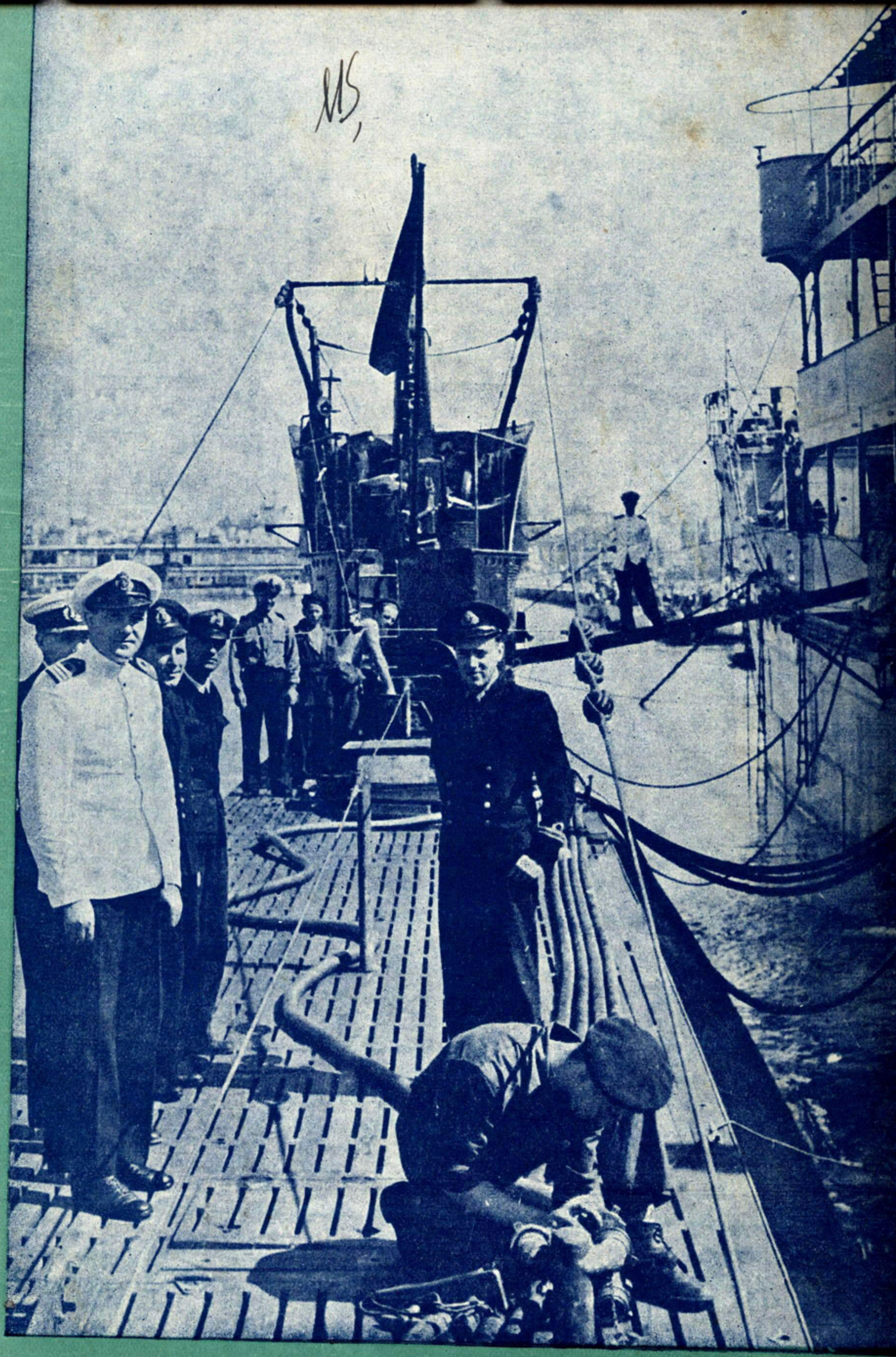
I G A
AVALĂ
OMÂNĂ

ANA MORALĂ ŞI JURIDICĂ

eia mântuirii noastre
drumul Dunării spre
ea largă..."

(M KOGĂLNICEANU)



CĂPITANUL COSTĂCHESCU, COMANDANT; LOCOTENENT ARGEŞEANU, SECUND ŞI ECHIPA
GLORIOSULUI SUBMARIN „DELFINUL".

MAREA NOASTRA

REVISTA PENTRU PROPAGANDĂ, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

ANUL X No. 11—12

NOEMBRIE—DECEMBRIE 1941

MAREA NOASTRA

REVISTA LIGII NAVALE ROMANE

PENTRU PROPAGANDA, ORIENTAREA ŞI APĂRAREA INTERESELOR PE APĂ

Inscrisă în reg. de publicaţiuni periodice al Trib. Ilfov sub Nr. 367/938

Cuprinde articole, informaţii şi vederi din marina naţională, marinele străine, navigaţie maritimă, fluvială şi de plăcere. Viaţa porturilor şi viaţa marinarilor, hidroaviaţie, pescărie, turism, sport nautic, literatură, călătorii, ştiri şi fapte nautice.

Intemeiată de (†) JEAN BART — APARE LUNAR — Director : Comandor A. NEGULESCU

Redacţia şi Administraţia : SEDIUL LIGII NAVALE ROMÂNE
Strada Spiru Haret No. 6 — Bucureşti. II — Telefon 5.71.08.

Numărul 11–12

Noembrie
Decembrie 1941

CUPRINSUL:

	Biruinţele marinarilor noştri	pag. 223
C-dor A. Negulescu :	Salamina-Fachoda-Odesa	„ 226
	Marina noastră în răsboiul Reîntregirii	„ 228
G-ral Ion Anastasiu :	Marina lui Ştefan cel Mare	„ 239
C'Amiral C. Negru :	Chilia şi Cetatea Albă reintră în patrimoniul românesc	„ 240
C-dor N. Cristescu :	Marea ca izvor de inspiraţie	„ 243
C-dor Tănase Ioan :	Ocuparea Islandei de către forţele americane	„ 246
Cronicar :	Răsboiul aero-naval	„ 250
	* * * Glasul presei	„ 253
	Versuri	„ 258
	Ursoaica „Maşca"	„ 261
	Recenzii	„ 264
	Informaţii din ţară	„ 268
	Tabla de materii pe 1941	„ 276

Preţul abonamentelor pe un an:

Pentru instituţii, intreprinderi, agenţii . . . . . Lei 1000

Pentru particulari . . . . . „ 400
Pentru străinătate preţul dublu

Membrii Ligii Navale Române primesc revista GRATUIT în schimbul cotizaţiei de 240 lei membrii majori, ofiţeri activi şi pensionari;
120 lei membrii minori, funcţionari inferiori, studentii, maeştrii militari, subofiţerii activi, pensionari şi comerciali.

Membrii familiilor celor înscrişi în categoriile de mai sus, vor plăti pentru a fi membri ai L.N.R., o cotizaţie de 60 lei fără a primi revista. La înscriere se mai plăteşte 120 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Cotizaţia specială pentru tineretul şcolar, universitar şi muncitoresc, (elevi şi premilitari) este de 24 lei anual, primind în schimb GRATUIT revista „MAREA NOASTRĂ PENTRU TINERET". La înscriere se mai plăteşte 100 lei pentru carnet, insignă şi statut.

Plata articolelor: Articole originale . 300 lei pagina
Compilări, recenzii 150 „ „
Traduceri . . . . 100 „ „

Articolele vor fi scrise pe o singură faţă, iar desenurile separat executate cu tuş negru.

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ

DE SUB INALTA PREȘIDENȚIE DE ONOARE A

M. S. REGELUI MIHAI I AL ROMANIEI

SEDIUL CENTRAL: STRADA SPIRU HARET No. 6, BUCUREȘTI II

Vă iubiți țara ?
Vă sunt dragi apele noastre, — râuri, fluvii, marea ?
Aveți admirație pentru marinarii noștrii ?

Inscrieți-vă în LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ, care luptă pentru îndrumarea și încurajarea ori cărei activități naționale marinărești și pentru desvoltarea puterii maritime române.

Cotizațiile anuale sunt: 240 lei membrii majori;
120 lei membri funcționari inferiori, studenți.

Fiecare membru primește **GRATUIT** revista „Marea Noastră" organul de propagandă al L. N. R., cu suplimentele ei.

Membrii familiilor celor înscriși în categoriile de mai sus, vor plăti o cotizație de 60 lei fără a primi revista.

La înscriere se mai plătește carnetul de membru 20 lei, insigna 50 lei.

Cotizația anuală a membrilor JUNIORI (sub 21 ani) este de:

24 LEI

în schimbul căreia primesc **GRATUIT** revista „Marea Noastră pentru tineret".

La înscriere se mai plătește 5 lei carnetul și 60 lei insigna.

Cei cari doresc a primi și revista „Marea Noastră" vor plăti o cotizație de 120 lei în loc de 24.

TARIFUL PUBLICITĂȚEI:

	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

Buletinele, gazetele şi revistele primite la Biblioteca L. N. R.

Buletine: Buletinul Pisciculturii românești; Economia; Correspondence economique roumaine; Antigaz; Buletinul Bursei București; Buletinul Direcțiunii Dunării Maritime; Buletinul demografic al României; Buletinul Muzeului Militar Național; Buletinul Muncii.

Gazete: Unirea; Viața; Vremea; Cuvântul Generalului; Gazeta Transilvaniei; Focșanii; Avântul; Gazeta Cărților; Dacia; Universul Sport; Progresul.

Reviste române: România Aeriană; Finanțe și Industrie; Muncitorul național român; C. A. M; Răsăritul; Glasul Tineretului; Revista Soc. științifico-literare Tinerimea Română; Cronica Romanului; Revista Fundațiilor Regale; Revista de Igienă Socială; România Militară; Revista Aeronauticei și Marinei; Revista Infanteriei; Natura; Corespondența economică; Convorbiri literare.

Reviste streine: L'Illustration; Journal de la Marine Marchande; Signal; Tempo; Koralle; Till Rors, L'Illustrazione Italiana; La Moto-Nautica Italiana; L'Italia Marinara; Jadranska Straza.

FILIALELE L. N. R. R.

Localitatea	Preşedinte	Sediul
1. Brăila	General Avramescu	La Grupul nav. grănic.
2. Braşov	General I. Carlaonţ	La Insp. Preg. Prem.
3. C.-Lung (Muscel)	Col. Babeu Zaharia	La Comenduirea Pieţei
4. Calafat	G. Giuică	La căpitănia portului
5. Călăraşi	Col. V. Nica	La căpitănia portului
6. Constanţa	C. Amiral Al. Constantinescu	La Hotel Carol
7. Corabia (Romanaţi)	Col. M. Dobriceanu	La căpit. portului Corabia
8. Berezeni (Fălciu)	Ion C. Neagu, primar	La primăria comunei
9. Drânceni (Fălciu)	Vasile Vasiliu, primar	La primăria comunei
10. Fălciu (Fălciu)	Const. Hermeziu, primar	La primăria comunei
11. Grozeşti (Fălciu)	Primarul comunei	La primăria comunei
12. Lunca Banului (Fălciu)	Ieremia Corcodel, primar	La primăria comunei
13. Scopoşeni (Fălcui)	Gh. Popa, primar	La primăria comunei
14. Stănileşti (Fălciu)	Enache Oancea, primar	La primăria comunei
15. Vetrişoaia (Fălciu)	Gh. Iorga, primar	La primăria comunei
16. Galaţi	Dan Sărăţeanu	Str. Cerealelor, 4
17. Giurgiu	Col. T. Ghigorţ	La Şc. de Piscicultură
18. Iaşi	G-ral H. Dragomirescu	La c-dt. regiunei teritoriale
19. Iveşti (Tecuci)	Părintele Cristea	Parohia Iveşti
20. Piatra-Neamţ	Eftimie Galan	La prefectura judeţului
21. Piteşti	G-ral Vintilă Davidescu	La comand. brigăzii
22. R.-Vâlcea	G-ral Olimpiu Stavrat	La comand. garnizoanei
23. Roman	G-ral C. Constantinescu	La comand. garnizoanei
24. Sighişoara	Col. G. Grecescu	La prefectura judeţului
25. Slatina	G-ral Aurel Aldea	La comand. garnizoanei
26. Sulina	Ing. C. Burghele	La cercul marinei
27. Timişoara	*Dr. V. N. Tăutu*	*La căpitănia portului*
28. Tulcea	Col. N. Mateescu,	La Cercul Militar
29. T. Măgurele	G-ral Al. Ioaniţiu	La comand. garnizoanei
30. T. Severin	V. Netta	La Şantierul naval

O LACRIMĂ pentru harnicile noastre filiale din Bălţi, Cahul, Calmăţui, Cernăuţi, Cetatea Albă, Chişinău, Cluj, Hotin, Ismail, Silistra, Soroca, Tg. Lipcani, Tg. Mureş, Tg. Ungheni. — Membrii acestor filiale, refugiaţi în România liberă, sunt rugaţi a-şi da adresa, pentru a li se expedia revista.

* * *

MEMBRII L. N. R. R. sunt rugaţi a comunica telefonic sau prin scris ori de câte ori nu primesc revista şi ori ce schimbare de adresă. La fiecare expediţie aproape 10% din reviste sunt înapoiate cu menţiunea „necunoscut la adresă".

Adresa Centralei este: Str. Spiru Haret, 6, Bucureşti II, Telefon 5.71.08.

Apel către camarazi

Rolul Ligii Navale Regale Române şi rostul publicaţiilor noastre se ştie că este propaganda pentru răspândirea şi întărirea spiritului marinăresc în massa mare a celor cari iubesc marea şi marina, dar nu o cunosc—mai ales tineretul.

La această muncă, nu trebue să se înhame numai un număr restrâns, care formează comitetele de conducere, ci TOŢI CAMARAZII, trimiţându-ne articole, amintiri, fapte demne de remarcat, glume, anecdote, ca eşind din izolare să facem cât mai cunoscute viaţa şi marina noastră.

Publicaţiile noastre se adresează tuturor, dar trebuesc să fie scrise cât mai mult de marinari. Pentru a le răsplăti munca, s'a aprobat un spor la colaborare.

AVANTAJELE ACORDATE MEMBRILOR L. N. R. R.

PE BAZA CARNETELOR DE IDENTITATE CU FOTOGRAFIE VIZATE PE 1940

BUCUREŞTI

NAVIGAŢIE

S. M. R.: 20% individual şi 40% în grupuri de cel puţin 20
S. R. D.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.
N. F. R.: 25% individual şi 50% în grupuri de cel puţin 20.

SPORT, BASINURI ŞI LACURI

LACUL HERĂSTRĂU, 50% în zilele de lucru, până la ora 16.

HOTELURI

UNION, *Str. Ar. Briand,* 6, 10%.
IMPĂRATUL TRAIAN, Cal. Griviţei 177, 20% reducere din tarif

RESTAURANTE, BERĂRII — COLONIALE

RESTAURANT CONTINENTAL *Regala 2,* 10%.
MOTT & FILS S. A. Str. Puţu cu apă rece No. 53 — 57. 10% reducere.
REST-BAR „VIŞOIU" (sosea) P. S. Aurelian 48, 10% reducere.

LIBRĂRII

Ziarul UNIVERSUL, *Brezoianu, 23-25,* librărie şi papetărie 10%.
LIBRĂRIA BIROURILOR, *Str. R. Poincaré, 51.* 10% reducere, pentru literatura Română, papetărie, stilouri, articole de birou, 10% red. pentru literatura străină.
LIBRĂRIA „PRINCIPELE MIRCEA" — Buc. Str. Doamnei 10, acordă 10% rabat membrilor L. N. R. R.
„OFICIUL DE LIBRĂRIE, Librăria Societăţii Cooperative, din *Pasagiul Român 26* (prin Calea Victoriei 41) acordă o reducere de 10% la cărţi şi articole de librărie.

SOBAR

D-l PETROIU FLOREA *Str. Cpt. Vasiescu Iosif* (fostă Ceairului) 136, sobar de teracote cl. I-a acordă o reducere de 20% pentru membrii L. N. R. R. cari au vizate carnetele pe anul 1940.

MEDICI, FARMACII

Dr G. SARBULESCU, Genito-urinare, sifilis. boli de femei, operaţiuni, *B-dul Elisabeta No. 95 A,* 20% reducere din onorariu obişnuit.
Dr. B. LUSTMAN, *Calea Rahovei 204,* Boli interne genito-urinare, varice, hemoroizi, 50% reducere.
Dr. I. ASCHKENASY, medic stomatolog, *Calea Moşilor 126,* reducere 25%, din onorariu obişnuit.
FARMACIA BRUSS (Bărdeanu) *Elisabeta, 5:* 5% specialităţi 25% reţete medicale.
FARMACIA „ELECTRA" M. Sceopol, *Str. N. Bălcescu 14,* 25% reţete 5% specialităţi.
PARFUMERIA „POMPEIU" *Str. Cojocari.* Articole de parfumerie şi droguerie 10%.

MATERIALE ELECTRICE — RADIO.

Ing. GH. CREŢU *Regala 16* 10%, reducere.
FRAŢII POLLAK, Birou Electro-technic: *Ar. Briand, 11* 10% reducere.
RADIO-VOX *Str. Regală, 11,* 10% reducere, aparate radio, piese detaşate, laborator technic.

CROITORI

THOMAS ETIENNE, *Virgiliu 22,* Telef. 326.01, 10% reducere.

MAGAZINE

PRIMUS Art. de porţelanuri şi sticlărie, *Academiei 25,* 10%.
MAGAZINUL „MAX" — Incălţăminte, *Str. Smârdan, 41,* 5%.
RADU TEODORESCU, Manufactură, *Calea Victoriei No. 81,* 5%.
A. EKSTEIN FIU, Furnituri pentru cercetaşi, automobile şi trăsuri. *Calea Moşilor, 251:* 10%.
POSTĂVĂRIA „ARTEXT" *Şelari No. 2,* 10% reducere.

INCĂLŢĂMINTE

CISMĂRIA STUDENŢILOR, *Str. Eugen Carada 7,* 10% reducere.

FOTOGRAFI

FOTO ROYAL, *Bul. Elisabeta 8,* 10% reducere.
LA AMATORUL FOTOGRAF, *Str. Biserica Enei 20,* developatul gratuit la materialul negativ cumpărat 10% la accesorii sau lucrări.

TIPOGRAFII

„LITERA" — Proprietar c-dor (r) N. Sablin, *str. G. G. Cantacuzino 76, tel. 2.10.19,* 15% reducere.

BRAŞOV

LIBRĂRIA ŞI PAPETĂRIA „JUPITER" Biaciu şi Popica S. N. C., *Strada I. G. Duca Nr. 21,* acordă 10%.

BRAILA

FOTO-ARTE MAX KOTTNER, str. Regală 10, reducere 10%.
FARMACIA C. IONESCU-BERECHET, *Str. Regală,* specialităţi 10%, reţete preparate 20%.
MEDIC D-NA DR. DENTIST APOSTOLESCU, *Bulevard. Cuza.* plombe, extracţii, lucrări 10% reducere.
LIBRĂRIA MODERNĂ, *Str. Regală* 10% reducere.
COFETĂRIA FRANCEZĂ, *Piaţa Sf. Arhanghel,* 10% reducere.
TENIS CLUB, *Grădina mare,* intrare la patinaj 10%.
CLUBUL CICLISMUL, *Parcul sportiv Regele Carol II,* intrare 10% reducere.
FARMACIA „SF. PANTELE", *Str. Regală Nr. 26,* oferă medicamente cu reducere de 10% şi reţete preparate cu 20%.
D-l ŞTEFAN DIACONESCU, din *Str. Regală No. 109,* oferă încălţăminte cu o reducere de 10%.
D-l JEAN POPESCU din *Str. Regală Nr. 51,* oferă medicamente cu reducere de 5% şi articole de parfumerie cu 10%.
D-l CONSTANTIN PAPACANARIS, Str.. Regală 105, oferă articole de cofetărie cu reducere de 10%.
D-l HARALAMBIE VASILIU, patronul tipografiei *„Dunărea",* oferă o reducere de 10% pentru tot felul de imprimate.
D-l NICOLAE MOLDOVEANU, din *Halele Centrale,* oferă peşte de tot felul cu o reducere de 10%.
D-l TEODOR MANEA, *Bulevardul Cuza Nr. 199,* oferă diferite articole de librărie cu reducere de 10%.
D-l STAN ROŞCA, din *Str. Sf. Nicolae Nr. 42,* se oferă a confecţiona haine cu o reducere de 10%.

CÂMPULUNG - MUSCEL

BUCUR GĂLEŞCANU, magazin de manufactură, Str. Prof. N. Iorga 2, magazin de manufactură şi încălţăminte, 3% reducere.
S. ROBOCIU, articole de menaj, 10% reducere.
GH. STĂNESCU, magazin de pielărie, str. N. Vodă 158, 5% reducere.
„ETERNA", magazin de ceasornicărie, 20%, reducere la reparaţiuni şi 10% cumpărături.
V. BUCUR, magazin de pălării şi blănuri, Str. Dr. M. Cristea, reducere de 10%.
FRIZERIA „BULEVARD", Str. Miron Cristea 128, reducere de 10%.

CONSTANȚA

FOTO PĂSCULESCU, *Str. Carol și Sucursala Str. Ștefan cel Mare:* reducere 10%

RADIO ELECTRICA T. CURCUROPOL, *Carol 101*, 15%.

LA LAMPA ELEGANTĂ, Magazin cu porțelanuri, *Str. Carol No. 42*, reducere 5%.

LIBRĂRIA DOBROGEANĂ: 10%la cărți românești și 5% la celelalte articole.

LIBRĂRIA CULTURA ROMÂNEASCĂ, Str. Carol 26, 15% reducere la toate articolele de librărie și papetărie, afară de cărți străine.

CARTEA ROMÂNEASCĂ, Willy Leonard: *la cărțile românești și papetărie 20%*, la cărțile străine, romane 10%.

FOTO-REGAL, *C. Grigorescu, Str. Carol 51:* la filme și plăci fotografice 10%; fotografii, developări și copii 20%.

„LA DAN", magazin cu ferărie, 5% rabat la articole de ferărie și vopselărie.

TIPOGRAFIA „DACIA", *str. L. Catargiu 7*: rabat 25% la imprimate.

IAȘI

HOTEL CONTINENTAL, Ion Caramalău și C. Apostolide, *Sti Piața Cuza Vodă, 1/3* 20.

GALAȚI

D. P. CROITORUL, Croitorie de Dame, bărbați și militari, *Str. Brăilei 7:* 10% reducere.

Dr. I. URSAN, Boli interne și de femei, genito-urinare, *Strada Dimineții* colț cu Pr. Maria, 30% reducere la consultații de boli interne și genito-urinare. 15% ședințele de diatermie.

RESTAURANT FRAȚII ANTONIADIS, Str. Domnească 85, 10% reducere.

DROGUERIA „SALVATOR", *str. Brăilei, 17:* 10% rabat la articolele de droguerii, parfumerii și cosmetice.

MARCU ESRIG & FII, Pielărie și accesorii Str. G-ral Berthelot, 22, 5%.

PREDEAL

HOTEL PALACE, reducere 20%.

TULCEA

Dr. C. ENCEV, *Str. Banatului, 6*, reducere 50%.

O. CHIRIACHIDE, coloniale 10%, 20%.

Frații CAMBITIS, coloniale, 10%.

NICHIFOR CHIRIACHIDE, coloniale 10%

CRISTEV D., lingerie 20%.

GH. HANGIEV, librar, 20%.

TARIFUL PUBLICITĂȚEI:

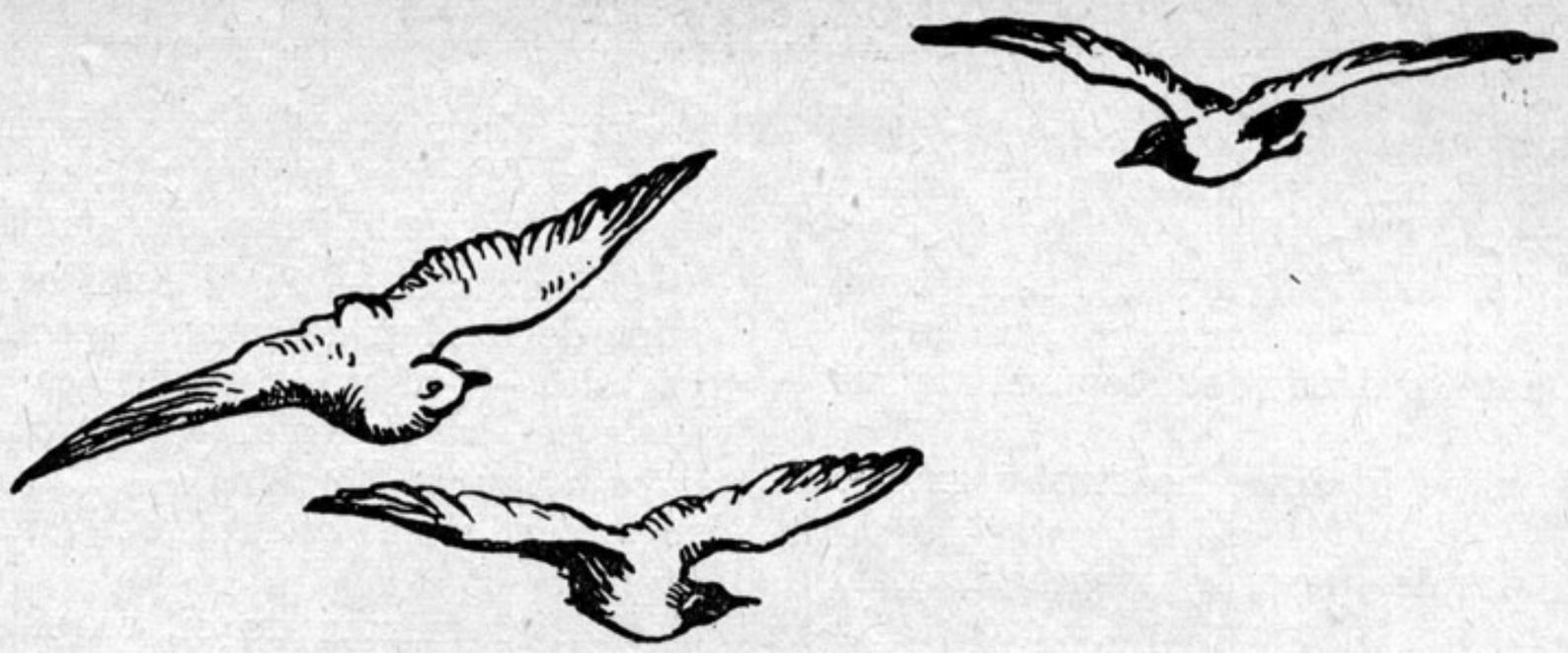
	1/1	1/2	1/4 pagină
Una lună	2.500.—	2.000.—	1.500.—
3 luni	7.000.—	5.000.—	4.000.—
6 „	12.000.—	8.000.—	6.000.—
12 „	20.000.—	15.000.—	10.000.—

LA CENTRALA „LIGII NAVALE" SE GASESC DE VÂNZARE URMATOARELE:

Viața României pe Mare și Dunăre de Mihail Negru Lei 60
Cartea Dunării de Jean Bart . . . . . „ 60
O corabie românească de J. Bart. . . . . „ 20
Escale — poezii — de I. Gr. Perieteanu . . . . . „ 140
Influența Marinei Comerciale asupra Civilizației, de C. Amiral C. Boerescu . . . . . „ 60
Marina de Război sub Domnia Regelui Carol I, de C. Amiral Eustațiu S. . . . . „ 10
Marea de Ciocârdel Radu . . . . . „ 50
Comentariu asupra războiului sub-marin de R. Ciocârdel . . . . . „ 12
La circulation générale de eaux de la Mer Noire de Ciocârdel . . . . . „ 12
Marina Regală de R. Ciocârdel . . . . . „ 20
Cartea apelor de Apostol Culea . . . . . „ 60
Cântec din mare — poezii de Comandor Cristescu. „ 60
Marinarii fără teamă de Rudyard Kipling, tradusă în românește de Victor Ion Popa . . . . . „ 60
Vocabular nautic (în patru limbi) de Nostromo . . „ 20
Codul Maritim Fluvial cuprinzând: codicele, legile, regulamentele și convențiunile aflate în vigoare, referitoare la marina militară și la cea comercială cu jurisprudențe, ordine circulare și cu noulle dispoziții cu privire la măsurătoarea navelor. Cpt. A. Teodoru și C. Ioanițiu . „ 600
Avionul și gazele de luptă de Ciocârdel R. . . . „ 12
Elogiul Mării de I. Gr. Perieteanu . . . . . „ 5
Marinarul, călătoriile pe întinsul apelor, de amiral Seb. Eustatziu . . . . . „ 10

Nava cu pânze în trecutul marinăresc de V.-Amiral I. Bălănescu . . . . . „ 5
Marea Noastră și Strâmtorile din punct de vedere juridic de Prof. Univ. N. Dașcovici . . . . . „ 5
Faima, Taina și „Scandalul" Bătăliei dela Jutland, de Ing. Al. Lupașcu . . . . . „ 5
Noua metodă de înnot de Lt. Epureanu . . . . „ 10
Carnete cu timbre de propagandă L. N. R. R., cuprinzând 120 bucăți, după șase picturi executate de d. Lt. Comandor Cosăceanu . . . . „ 120
Albumul navelor de pictorul D. Știubei . . . . „ 60
Abecedarul marinarului, de Lt. Botez și Copaciu „ 100
Volumul legat . . . . . „ 120
Avion și submarin sau vase de suprafață? de Amiral C. Negru . . . . . „ 12
Rostul marinei în viața națiunii, de d. general adjutant Paul Teodorescu . . . . . „ 10
Cu Nelson la Trafalgar, de Al. Lupașcu . . . . . „ 5
Cuvinte Regale pentru marină . . . . . „ 5
Insigna L. N. R. R. pentru membri majori . . . . . „ 60
Insigna L. N. R. R. pentru membri minori . . . „ 25
Trofee pentru șapcă . . . . . „ 200
Flamura L. N. R. R. Nr. 4 (15 × 30 cm.) . . . „ 120
Flamura L. N. R. R. Nr. 3 (25 × 50 cm.) . . . „ 150
Flamura L. N. R. R. Nr. 2 (40 × 80 cm.) . . . „ 300
Flamura L. N. R. R. Nr. 1 (2 × 1 m.) . . . . „ 1000
Baston port flamură elegant . . . . . „ 580

Biblioteca Ligii cu peste 2000 volume e pusă gratuit pentru consultare la dispoziția membrilor. O pot cerceta și cunoscuții membrilor.



Biruinţele marinarilor noştri

Ziua de 8 Noemvrie a fost pentru întreaga ţară o întreită sărbătoare:

Proslăvirea Sfinţilor Arhangheli Mihail şi Gavril, căpeteniile cetelor îngereşti;

Onomastica tânărului şi prea iubitului nostru rege Mihai I, desrobitor şi reîntregitor de neam;

Reîntoarcerea la reşedinţă a eroilor cari s'au încununat de glorie pe câmpiile Basarabiei şi Transnistriei.

Iar pentru marină, sărbătoarea a fost împătrită, fiindcă la cele de sus s'a adăogat şi un preţios dar făcut M. S. Regelui şi Patriei, de submarinul *„Delfinul"*, prin scufundarea în sudul Crimeei a unui transport militar de 12.000 tone, încărcat cu trupe şi muniţii.

Cu acest prilej, au fost expuse în diferite pieţe, parte din trofeele căzute în mâinile noastre: în piaţa „Naţiunei" ale armatei de uscat, în piaţa palatului regal ale aviaţiei şi în piaţa cercului militar ale marinei.

Aceasta din urmă, modest, dar impunător, a fost cu gust orânduit de d. comandor Iacomi, Verbiceanu şi lt. Vârtosu. Un panou uriaş înfăţişează dezastrul suferit de distrugătorul sovietic *„Moscova"*, frânt în două şi scufundat de o mină de baraj, după ce fusese greu încercat, — ca şi tovarăşul său *„Harkov"*, scăpat prin fugă, — de obuzele ţâşnite din tunurile distrugătoarelor noastre „Regele Ferdinand" şi „Mărăşti", precum şi ale bateriilor de coastă.

Se mai pot vedea: mine de adâncime, mine de curent, bărci de cauciuc, un hidroglisor, tunuri, uniforme bolşevice, etc.

Prin îngrijirea Ligii Navale s'a împărţit vizitatorilor câte o foae volantă, care pe o parte avea cele cele ce urmează, pe partea cealaltă proporţia între tonajul flotei sovietice faţă de a noastră:

Trofeele Marinei Regale Române!

„Cheia mântuirii noastre este drumul spre marea largă...".

M. Kogâlniceanu

Dunărea şi Marea ce ne încing hotarele au fost de veacuri viaţa, leagănul şi scutul Neamului nostru: pe Mare şi pe Dunăre se scurg bogăţiile cu cari Dumnezeu a binecuvântat pământul nostru; pe Mare şi pe Dunăre, marinari noştri şi-au arătat cu prisosinţă incusinţa şi vitejia lor.

Ca şi în trecut, în sfântul război al Reîntregirii, pe Dunăre şi pe Mare, Marina noastră a stat de strajă dela Galaţi până acolo unde Dunărea se îmbrăţişează cu Marea şi dela Chilia până dincolo de Mangalia, luptând cu îndârjire ori de câte ori duşmanul a cutezat să o înfrunte. Cu toate că el era un colos, cu o foarte puternică flotă, mica noastră marină, cu puţinele ei nave, cu infanteria ei şi cu bateriile ei de coastă a reuşit totuşi:

Să ferească delta Dunării şi ţărmurile dobrogene de ori ce incursiune, respingând toate atacurile;

Să scufunde la mare distrugătorul MOSCOVA, la

ORDIN DE ZI PE ARMATĂ No. 16
din 14 Noembrie 1941

Forţa navală maritimă a executat în cursul lunei Octombrie, în Marea Neagră, o operaţiune de cea mai mare importanţă pentru protecţia transporturilor maritime destinate susţinerei grelelor lupte duse de armată şi aviaţie.

Cu toată ameninţarea continuă a forţelor navale inamice mult superioare, operaţiunea a fost executată în întregime, repede şi precis, întregul personal român şi german dând dovada unei perfecte pregătiri şi comportându-se în cele mai grele împrejurări mai presus de orice laudă.

Pentru priceperea cu care a fost concepută şi condusă această operaţiune, precum şi pentru destoinicia şi bravura cu care a fost executata, citez ca exemplu pe întreaga Armată:

FORŢA NAVALĂ MARITIMĂ CU:

Navele puitoare de mine: *Regele Carol, Dacia, Amiral Murgescu;*

Distrugătoarele: *Regele Ferdinand, Mărăşeşti;*

Torpiloarele: *Sborul, Năluca, Smeul;*

Canonierele: *Ghiculescu, Dumitrescu;*

precum şi ofiţerii, subofiţerii şi marinarii germani, cari au luptat şi luptă alături de marinarii noştri.

(ss) ION ANTONESCU
Mareşal al României şi
Conducătorul Statului

p. Conformitate
Subşeful Marelui Cartier general
General N. PĂLĂNGEANU

26 Iunie, şi câteva submarine, iar pe Dunăre 6 vedete blindate, un remorcher şi un şlep armat, prin lovituri directe sau prin mine;

Să scoată din luptă, avariind grav, distrugătorul HARKOV, la mare, şi două monitoare pe Dunăre;

Să doboare nenumărate avioane şi să respingă atacuri de submarine;

Să aşeze baraje de mine în apele noastre şi în cele duşmane;

Să patruleze zi şi noapte, pe orice vreme, dragând minele presărate de inamic şi escortând convoaele în larg;

Să execute, cu navele de comerţ, transporturi pentru a asigura nevoile armatei şi marinei, cu toată ameninţarea avioanelor, minelor şi torpilelor bolşevice.

Să culeagă, să îngrijească şi să transporte, cu navele sale spital, răniţii săi şi ai armatei de uscat.

Pentru toate acestea, unităţi de ale Marinei au fost citate prin ordinul de zi pe armată No. 5 din 6 Septembrie a. c.

TROFEELE MARINEI?

Sunt foarte puţine faţă de ale armatei, dar şi luptele pe ape nu se aseamănă cu cele dela uscat. Unele din trofee au fost nimicite şi trimise să zacă în fundul apelor; altele erau prea voluminoase şi greoaie, spre a putea fi aduse în Capitală; iar cele capturate au fost puse în serviciul Marinei, umplând simţite goluri.

Cele expuse, — un hidroglisor, două bărci de cauciuc, mine de fund şi de curent, aparate fumigene şi de dragaj etc. — trebuiesc privite ca *simboluri ale dârzelor lupte ce s'au dat, ale biruinţelor câştigate de mica dar viteaza Marină română — atât cea regală, cât şi cea comercială, ale vitejiei de totdeauna a marinarilor noştri.*

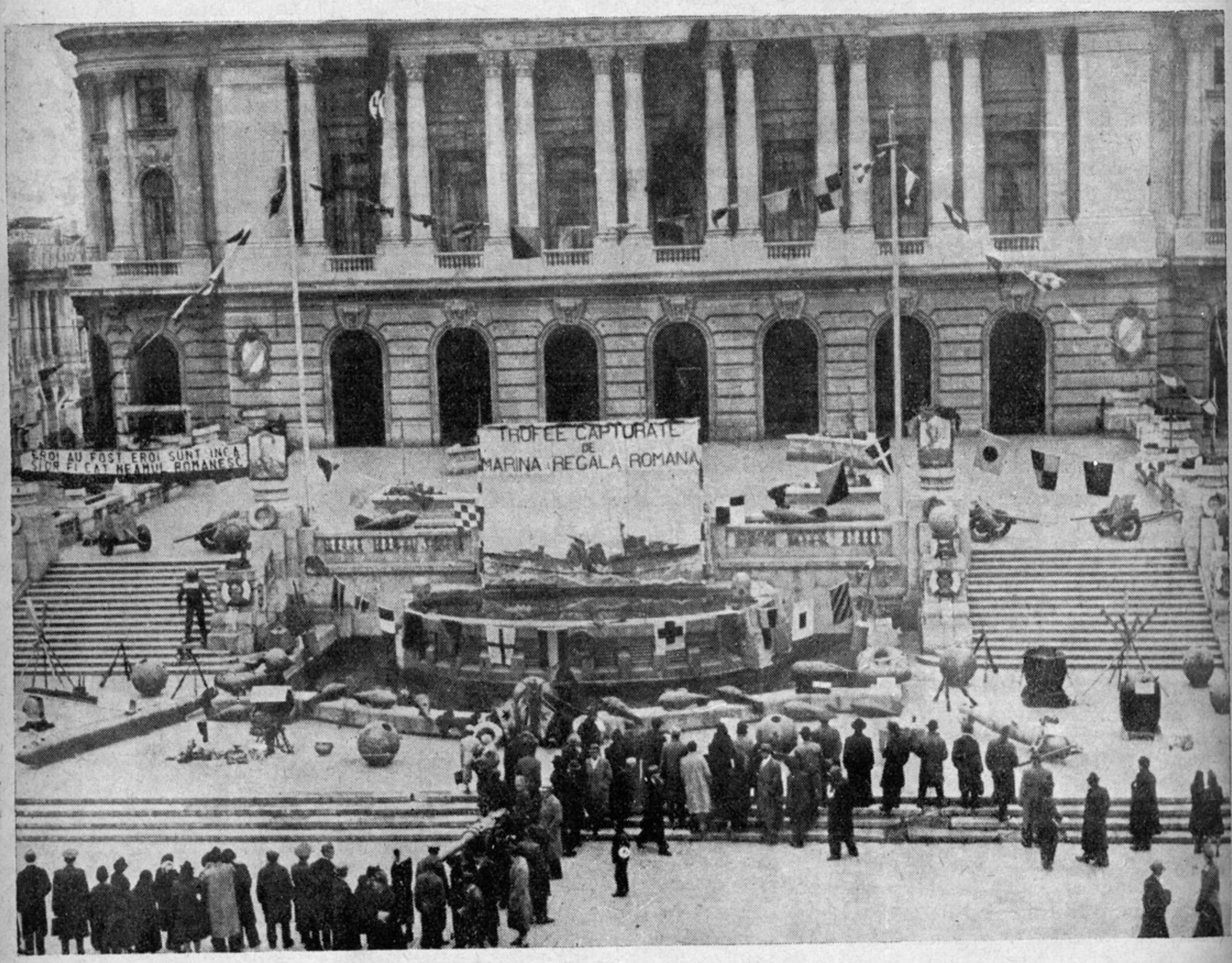
Să fim mândri de ei, ca şi de camarazii lor dela uscat şi din aer!

La acestea ce am mai putea adăoga decât că, aşa cum arătam într'un articol din acest număr, dacă marina noastră ar fi fost mai numeroasă, rezultatele ar fi fost mult mai importante, trofeele mai numeroase.

Tabloul alăturat este edificator: proporţia între tonajul navelor moscovite şi ale navelor noastre variază dela una de 60 la una de 25, — iar unităţi mai mari sunt inexistente în marina noastră.

Deie Domnul ca învăţămintele ce se trag din actualul război să folosească în viitor şi România să se mândrească cu o marină comercială şi militară *„la înălţimea nevoilor ţării şi a iscusinţei marinarilor ei“.*

LIGA NAVALĂ ROMÂNĂ



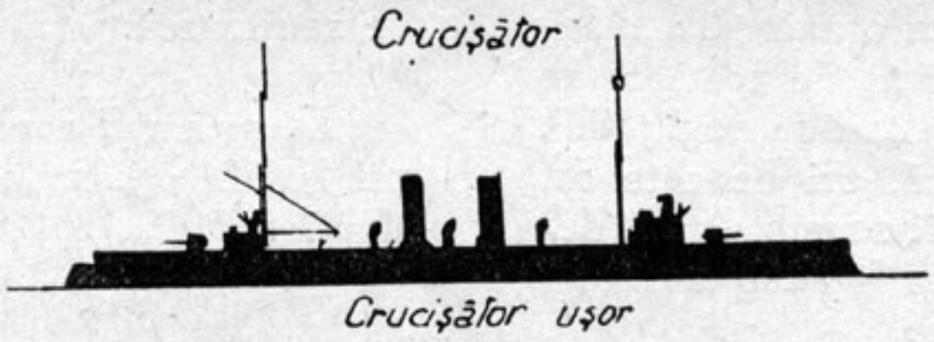
Expoziţia din faţa Cercului Militar o parte din trofeele capturate de marină.

TIPURI DE NAVE SOVIETICE DIN MAREA NEAGRA

INEXISTENTE IN MARINA ROMÂNĂ

Cuirasat

Crucişător



Crucişător uşor

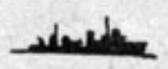
Conducător de flotilă

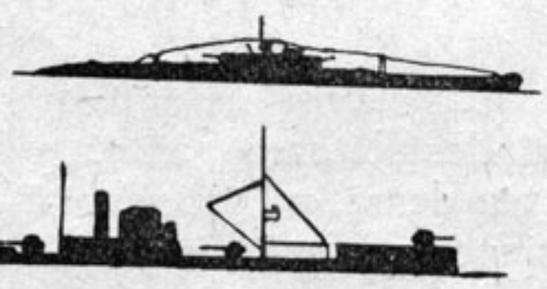
(tip Moscova)

Proporţia dintre navele sovietice şi cele româneşti din Marea Neagră

Distrugătoare

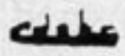
Torpiloare





Submarine

Puitoare de mine



Căutătoare de mine

Monitoare

Nave auxiliare

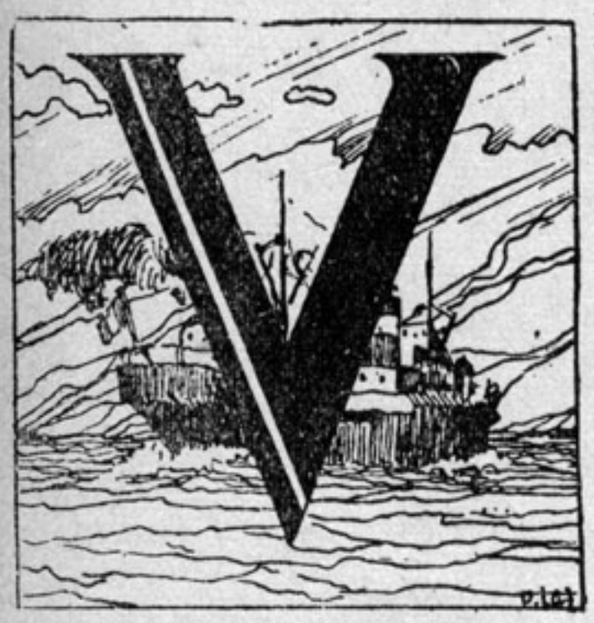
Vedete rapide

Salamina * Fachoda * Odesa

de Comandor A. NEGULESCU

Trebue să avem o marină la înălţimea nevoilor ţării şi a iscusinţei marinarilor noştri.

Liga Navală Română



VIITORUL se reazămă pe trecut, iar prezentul, un infinit mic faţă de cei doi mari infiniţi pe cari îi leagă, face dovada dacă în trecutul apropiat s'a ţinut sau nu seama de învăţămintele ce trebuiau trase din cel îndepărtat.

In ce priveşte marina, începem cu o axiomă : „Marina, oricât de costisitoare ar fi, nu trebue neglijată". Răsfoind foile istoriei, vom vedea că, ori de câte ori această axiomă a fost uitată, s'a plătit scump. Nu e deajuns a striga prea târziu „Dacă am fi avut marină", ci din vreme a crea marina salvatoare.

Am putea spune că însăşi omenirea, după Biblie, de marină a fost salvată : dacă Noe nu şi-ar fi construit arca, deci o navă, potopul ar fi stins de pe faţa pământului orice vietate, bună sau rea, — afară de peşti.

Dar să lăsăm preistoria şi să vedem, sumar bine înţeles, ce ne spune istoria. Vom face însă mai înainte câteva constatări de ordin permanent, deci şi de actualitate :

Victoriile finale ale ori cărui război au loc pe uscat, deşi reuşita sau înfrângerea sunt determinate de toate elementele combative, terestre, maritime şi aeriene, la cari se adaogă, în spatele frontului, industria şi moralul populaţiei. Răsunetul luptelor şi al sgomotului armelor atrage atât de mult atenţiunea istoricului contimporan, încât îl împiedică de a vedea obârşia tuturor cauzelor cari au determinat rezultatul. Bucuria unei victorii sau deprimarea unei înfrângeri nu dă timp pentru cercetarea ansamblului, în special înrâurirea libertăţii sau stăpânirii mării, prin prezenţa, existenţa marinei.

Uneori această înrâurire se recunoaşte mai curând, alte ori însă trebue să treacă vreme îndelungată până să fie recunoscută. Astfel, abia după o sută de ani s'a descoperit (!) că isgonirea francezilor din America de Nord şi din Indiile Orientale se datoreşte numai supremaţiei câştigată de marina engleză de atunci, asupra rivalei sale istorice. Peste altă o sută şi mai bine de ani s'a descoperit (!) că declinul împărăţiei otomane nu a început dela despresurarea Vienei de Sobieski în 1683 ci dela victoria navală a lui Don Juan de Austria la Lepante în 1571.

Dar... să procedăm la cercetarea faptelor în ordine cronologică, pentru a evidenţia prin exemple înrâurirea şi rolul marinei asupra rezultatului războaelor.

SALAMINA

Darius, vestitul împărat persan, porneşte cu o puternică armată transportată şi escortată de 600 nave, cucereşte Tracia, Macedonia cu 200.000 oameni şi 10.000 cai, ameninţând Atena, salvată prin victoria de la Marathon a elenilor în 521 înainte de Christos. Această victorie de uscat opreşte numai înaintarea Persanilor, căci puţin mai târziu Xerxes reîncepe campania cu 300 nave, spre a desăvârşi opera tatălui său. Intre timp însă Grecii îşi pregătesc o marină, care la SALAMINA (480 a. Chr.), condusă de Temistocle, nimiceşte flota persană, fugăreşte pe inamic, bătându-l la Plateea şi pe plaja dela Efes, cu oameni aduşi pe mare şi isgoneşte pe invadatori, cari nu mai au curajul să se reîntoarcă.

„Dacă am fi avut marină !" strigau desnădăjduiţi elenii la 521 ; *„marina a salvat Atica"* proclamau tot ei după 480.

RĂZBOAELE PUNICE

Roma de trei ori peninsulară, prin cucerirea sudului Europei ; Roma, stăpânitoarea lumii din Atlantic până în golful Persic, se vede serios ameninţată de Cartagina, care-i disputa marea Mediterană. Strănepoţii Troenilor, cu Anibal în frunte, stăpâni pe mare, pornesc spre Sicilia, iar din Spania spre Roma şi merg din victorie în victorie, mulţumită flotei care le înlesneau transporturile, pe când Romanii nu aveau nici o navă.

Roma se trezeşte însă, repară greşala construindu-şi o flotă, cu care taie comunicaţiile pe apă ale lui Anibal, iar după ciocnirea navală dela Milazo şi Lipare (190 a. Chr.) trece în Africa, unde distruge rivala, transformând Mediterana în „Mare nostrum".

„Dacă am fi avut marină" strigau desnădăjduiţi Romanii atunci când Anibal se găsea „ad portas" ; *„marina a salvat Roma"* proclamau tot ei după înfrângerea lui Anibal şi distrugerea Cartaginei.

JAPONIA

Insulara Japonie, veşnic sguduită de cutremure, bântuită de taifunuri şi neîndestulătoare pentru a hrăni o populaţie vitează dar prea deasă, a fost nevoită de veacuri să caute o expansiune în afară, fie prin emigraţie, fie prin cuceriri.

Japonia înţelegând rolul marinei, pe care uriaşa China o neglija, a reuşit să cucerească Corea, Manciuria, să înfrângă colosul imperiu moscovit şi acum în urmă să ducă un război lung dar victorios în China.

In războiul contra Ruşilor din 1904, e drept că pacea s'a încheiat după înfrângerea armatelor ţarului pe uscat, — dar aceasta a urmat numai după cucerirea cetăţii maritime Port-Artur, care la rându-i nu a putut cădea de cât după scufundarea flotei din Pacific şi la Tsuşima a celei din Baltica, care a ocolit Africa pentru a restabili stăpânirea mării.

„Dacă am mai fi avut flotă" strigau desnădăjduiţi ruşii şi chinezii, — *„marina a asigurat victoria"* proclamau japonezii, preamărind pe Mikado.

NAPOLEON

Cu tot geniul său, admirat în toate operaţiunile dela uscat, Napoleon îşi datorează scăderea numai faptului că nu a dat marinei importanţa cuvenită, pe când englezii îşi sporeau continuu numărul navelor. Ţara cu patru mări se lăsa întrecută de o mică insulă.

In campania din Spania, armatele franceze ale lui Soult şi Massena, cu mult superioare, au fost înfrânte de Wellington, numai pentru că acesta a ştiut să profite de libertatea mării ce-i asigura aprovizionările şi la nevoe să schimbe baza de operaţiuni dela Lisabona la San-Sebastian, ameninţând chiar retragerea.

In campania din Egipt, când numai norocul a făcut să reuşească debarcarea, Napoleon a plătit scump eroarea de a nu fi ţinut seamă de flota lui Nelson, care distrugând la Abukir pe cea franceză, a lăsat armata expediţionară în vânt. Se cunoaşte soarta acesteia : a fost silită să se predea în Siria, decimată de lipsuri, suferinţe şi boli. A fost o operaţie frumoasă ca concepţie, dar căreia îi lipsea baza : stăpânirea mării.

Iar nimicirea flotei franceze la Trafalgar, în sudul Spaniei, a făcut ca legiunile lui Napoleon, care stau gata la Boulogne, în nordul Franţei, să renunţe la invadarea insulelor britanice şi să fie trimise tocmai în Moravia, în centrul Europei, spre a căuta o glorie ce începuse să decline.

„Dacă aşi fi avut marina care trebuia" scria Napoleon în memorialul său, — *„Nelson şi marina au salvat Anglia„*, stă scris pe monumentul ce i s'a ridicat vestitului amiral, în piaţa Trafalgar din centrul Londrei.

DANEMARCA

In 1848, mica, foarte mica armată daneză a ţinut piept şi a învins puternica armată prusiană, numai datorită faptului că urmaşii lui Wiking au avut o flotă care să dea un nepreţuit ajutor armatelor.

Prusia pune bazele unei flote şi în al doilea război din 1864, unită cu flota austriacă ce sosi din Adriatica, curăţă marea de navele daneze şi dă putinţă armatei de uscat germane să fie învingătoare.

„Dacă am fi avut marină", se plângea în 1848 Prusia învinsă, — *„marina a salvat Danemarca"* se proclama în victorioasa peninsulă.

„Dacă am fi avut o marină mai puternică" se tânguiau în 1864 Danezii, pe când Prusia proslăvea *„marina salvatoarea onoarei"* armatei de uscat.

FACHODA

După lungi şi grele marşuri prin deşertul Saharei, maiorul francez Marchand reuşeşte să pătrundă în Sudan şi să ridice drapelul francez la Fachoda. Nu trece mult şi în faţa aceleiaşi localităţi apar pe Nil canonierele lui Kitchner, care debarcă trupe engleze şi pretinseră scoborârea pavilionului francez. Conflictul era gata. Guvernul francez, prevăzând că soarta războiului i-ar fi potrivnică, din cauza inferiorităţii navale, cedează Sudanul, şi deci Nilul, Englezilor. Steagul francez e scoborît, iar cel englez ridicat, spre a flutura şi azi.

„Dacă Franţa ar fi avut marină", atât l-a obsedat pe infanteristul Marchand, ajuns mai târziu general, în cât la întoarcerea în Franţa umilită, pune bazele unei ligi navale, — „Ligue Maritime et Coloniale" şi luptă pentru ca marina franceză să fie ridicată la înălţimea nevoilor ţării sale. La moarte a lăsat toată averea acestei ligi, care prin propoganda ei a reuşit să deştepte pe cei cari găseau că marina e prea costisitoare.

„Marina salvează Anglia şi dă putinţa imperiului Britanic să stăpânească lumea întreagă", sta pe buzele oricărui englez.

MAREA NEAGRĂ

Apropiindu-ne de casă, vedem că Marea Neagră, fostă lac moldovenesc pe vremea lui Ştefan cel Mare şi devenită lac turcesc după întinderea supremaţiei otomane, a fost obiectul competiţiunilor sângeroase dintre Moscova şi Istambul.

In toate războaele s'a făcut dovada că rezultatele operaţiunilor de uscat au fost dictate de felul cum s'au folosit această mare pentru transportul de trupe, provizii, şi material atât pe frontul caucazian şi asiatic, cât şi pe cel balcanic, marea fiind un excelent câmp de manevră pe linii interioare.

Astfel în războiul din 1827—1829 Ruşii folosesc marea, creindu-şi baze navale, ce ajutau înaintarea pe uscat cu drumuri proaste, la Brăila, Constanţa, Varna, Burgas, înlesnind armatei să treacă Balcanii şi să ajungă la Egee, — iar în Caucaz să cucerească Poti. Flota turcă nu mişcă. Istambulul la discreţia Moscovei, numai graţie flotei ruseşti.

In războiul din 1854—1856 numai marina a dat putinţa aliaţilor să transporte trupe şi material din Franţa, Anglia şi Italia la Varna, Constanţa şi în Crimea, să colaboreze la căderea Sebastopolului. In Baltica fără nici o acţiune navală flota aliaţilor, *numai prin prezenţa ei*, a ţinut pe loc trupele ruseşti de teama unei debarcări.

ODESA

Trupele noastre, după ce recuceresc Basarabia şi trec Nistrul, ajung la 13 August la mare şi dela 14 August încep asediul acestei cetăţi maritime, care se termină abia la 16 Octombrie, după două luni de lupte dârze, cu mari sacrificii.

Asediul unei cetăţi maritime susţinută de o flotă e una din cele mai grele operaţiuni, din cauză că încercuirea nu poate fi desăvârşită, cleştele nu se poate strânge. Odesa avea poziţia de cap de pod, care prin ajutoarele ce veneau necontenit dela Sebastopol şi din Caucaz, sta ca un ghimpe în flancul şi spatele armatelor ce operau spre Răsărit, putându-se ori când lărgi amenin-ţător.

Durata asediului ar fi fost mult mai scurtă dacă am fi avut posibilitatea să tăiem comunicaţiile pe mare, stingherite doar prin aviaţie.

Mica noastră marină ţinea straja ţărmurilor, ferindu-le de ori ce insultă. Nimeni nu-şi poate închipui cu câtă abnegaţie se întreţin canalele navigabile pentru a evita ca navele de patrulare să nu lovească minele. Iar eroismul celor cari fac serviciu de veghe zi şi noapte, pe ori ce fel de vreme, dela începutul războiului, abia la încheierea păcii se va cunoaşte. Puţinele nave nu puteau şi nici nu pot lăsa coasta mării în voia soartei, — fapt de care bolşevicii au profitat, pe deoparte aducând pe mare întăriri trupelor asediate pe uscat, pe de alta ajutând la evacuare în preajma presimţitei căderi.

„DACĂ AM FI AVUT MARINA" strigau vitejii noştri dorobanţi, artilerişti şi aviatori în cele două luni de luptă dârză.

Da ! dacă am fi avut marină, căderea Odesei ar fi fost mai uşoară şi mai rapidă.

Marina noastră

în războiul Reîntregirii

(Reportaj de pe front)

Submarinul Delfinul scufundă un vas sovietic de 12.000 tone. Grenadat violent reuşeşte să se înapoieze glorios la baza sa.

Submarinişti noştri, cari dela începutul războiului au stat la pândă, doar-doar le va pica un plocon, şi-au împlinit visul lor şi nădejdea pe care ţara a pus-o în ei!

Facem loc sobrei expuneri făcute de d. căpitan *Costăchescu*, comandantul submarinul „Delfinul“:

LA DRUM

Misiunea noastră era să atacăm şi scufundăm orice vas bolşevic ce ar fi făcut transporturi de materiale sau trupe în sudul Crimeei.

In acest scop, pentru executarea misiunii, submarinul *Delfinul* părăseşte baza sa, într'una din zilele trecute.

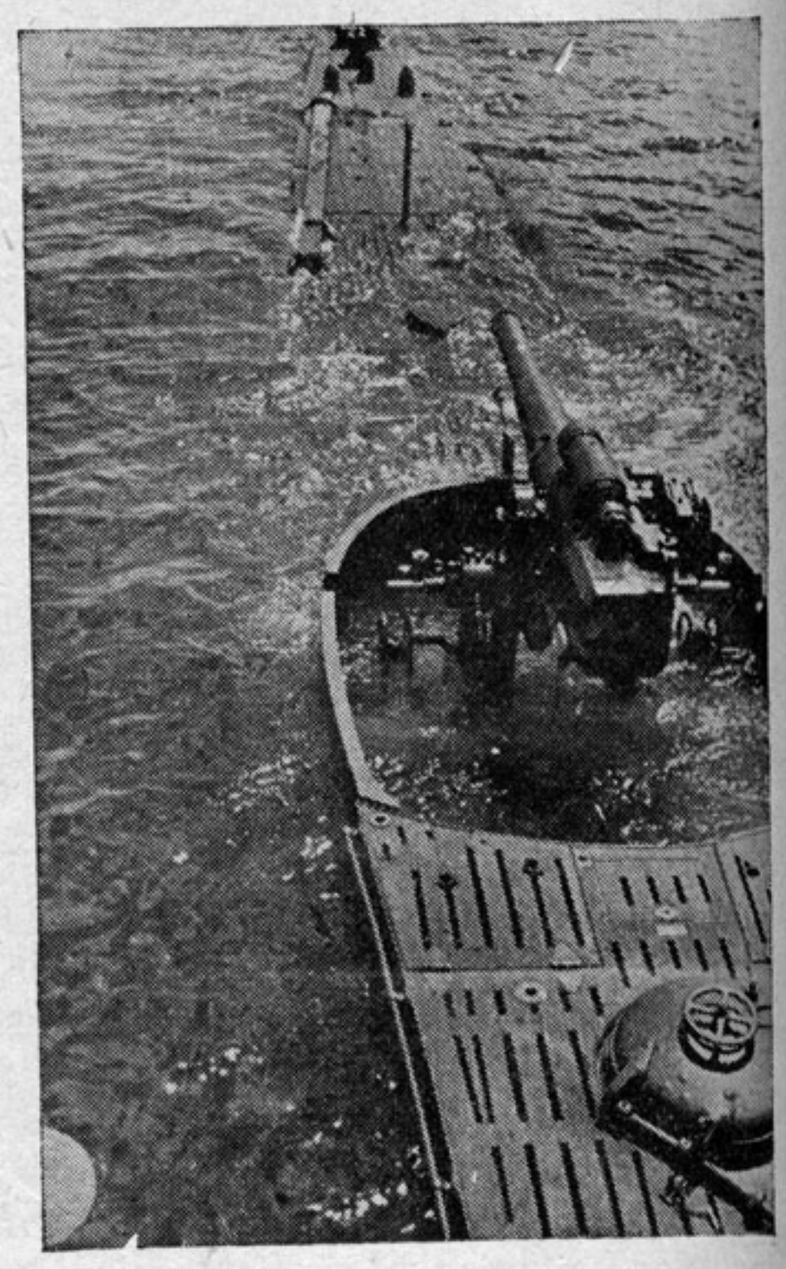
Dela plecare întâmpinăm o ploaie deasă şi foarte rece, hula lungă ce se desfăşura pe întinsul apelor ne prevestea că vom avea de suportat o mare rea.

Navigăm în prima zi fără nici un incident.

A doua zi, odată cu ridicarea negurei, începem să fim sâcâiţi de aviaţia de recunoaştere sovietică.

Pentru a nu ne descoperi, intrăm în imersiune, navigând astfel până pe înserat.

Noaptea un vânt puternic începe a se ridica, trecând foarte repede în furtună de forţa 7—8.



Submarinul „Delfinul“ eşind la suprafaţă, după ce şi-a împlinit datoria.

Tangajul şi ruliul foarte mari, ne împiedică să intrăm în zona de operaţiuni; căutăm să ne îndreptăm către un punct mai ferit de bătaia furtunii.

Către dimineaţă, vremea se mai potoleşte şi putem să ne reîncărcăm bateria, care se descărcase. După aceia ne îndreptăm spre sud de Crimeea.

Hotărâm să ne îndreptăm spre Sevastopol, căci nădăjduim în acea regiune să întâlnim inamicul.

Cu cât ne apropiem de coasta Crimeei, cerul era brăzdat de puternice flăcări roşii şi bubuituri surde se auzeau la răstimpuri regulate.

Era o muzică care ne plăcea şi nu o mai auzisem de mult, deoarece căutam să ne apropiem cât mai curând, căutând să acompaniem şi noi cu muzica torpilelor noastre, bombardamentul tunurilor şi aviaţiei germane şi române.

Către dimineaţă începe a se zări perfect coasta înaltă a peninsulei Crimeea.

Prin periscop, cu împunsături scurte, se cercetează regiunea şi cerul.

Suntem foarte aproape de ţărm, încât deosebim perfect clădirile portului şi ale oraşului.

La periscop se găsea în cartul 4—8 sublocotenentul Stegaru, care zăreşte un vas inamic de transport.

Imediat sunt anunţat de ofiţerul secund, St. Argeşanu Şerban, care, în timp ce eu fac observaţiile necesare, supraveghiază executarea operaţiunilor premergătoare atacului.

Mă hotărăsc imediat să-l atac.

Ordon: „oamenii la posturile de luptă“ şi, chiar în acel moment, capăt elementele de lansare dela Lt. Ţurcan.

Motoarele supraveghiate de cpt. mecanic şef Papaianopol şi aspirantul Popescu, ajutor mecanic, sunt gata să răspundă oricărei comenzi ce aş fi ordonat, spre a putea ataca în cele mai bune condiţiuni.

ATACĂM, LANSAND TORPILELE DIN PUPA

Nava inamică se afla în faţa portului Yalta; deodată ea schimbă drumul.

In submarin nimeni nu scoate o vorbă şi toţi aş-

Odesa a convins şi pe cei cari, îndoindu-se de rolul acestei „cenuşerese“ nu i-au dat putinţa să colaboreze şi aci, ca pe Dunăre, cu camarazii dela uscat şi din aer.

Prezentul a dovedit sângeros cât ne-a costat că s'a călcat axioma cu care începeam articolul şi s'a uitat lecţiile trecutului atât dela noi cât şi de aiurea.

„Liga Navală Română“ a luptat din răsputeri în cei 15 ani dela întemeere[1]) pentru înflorirea marinei noastre, prin luminarea celor cari deţineau pregătirea militară a Ţării, — dar evenimentele s'au precipitat şi promiţătoarele înfăptuiri ne-au surprins doar cu începutul realizărilor din programul nostru naval, recunoscut în fine şi crearea Fondului Naţional al Marinei abia în 1939.

Să sperăm că cel puţin în viitor marina noastră va fi la înălţimea nevoilor Ţării şi a iscusinţei marinarilor noştri. Ca şi în cazul infanteristului Marchand, camarazii dela uscat suntem siguri că vor fi cei mai aprigi susţinători ai marinei de cari au fost lipsiţi în acţiunile lor vitejeşti.

(Gazeta Militară)

[1]) Din 38 filiale numai două au ca preşedinţi marinari, două avocaţi, iar restul de 34 camarazi dela uscat, generali şi coloneli.

teaptă cu nerăbdare ordinul meu, de a da drumul torpilei binecuvântate.

Văzând intenţiunea vasului bolşevic, hotărăsc repede să atac cu pupa.

Maistrul torpilor Nae Marin, are tuburile gata pregătite şi se găseşte la postul său, aşteptând cu calm ordinul.

Lt. Ţurcan, cu tabelele în faţă, calculează noul relevment dat de mine. Trebue să îndrept submarinul spre mal, pentru atac.

In câteva secunde, aflăm noua poziţie a vasului şi ordinul porneşte: *Tub nr. 5, foc!* Cobor imediat periscopul.

Toţi aşteptam rezultatul, cu răsuflarea pe buze.

In mai puţin de 30 secunde, se aude o explozie, care ne indică că ţinta a fost atinsă.

Conul de război al torpilei noastre făcuse explozie.

Imediat, o nouă şi formidabilă explozie, face ca nava ce transporta muniţii, să sară în aer.

Coborîm în adâncime şi schimbăm drumul, spre a ne sustrage reacţiunii atacurilor ruseşti.

După aceia, aşteptăm cu încredere în Dumnezeu şi mulţumirea datoriei împlinite, urmarea victoriei noastre.

In submarin nimeni nu se mişcă, nimeni nu vorbeşte, o linişte adâncă stăpâneşte totul.

Motoarele doar se aud, destul de încet, în ritmul lor regulat.

După puţin timp, se aud deasupra noastră puternice explozii şi în corpul submarinului încep să isbească numeroase schije; putem număra câte patru-cinci bubuituri deodată.

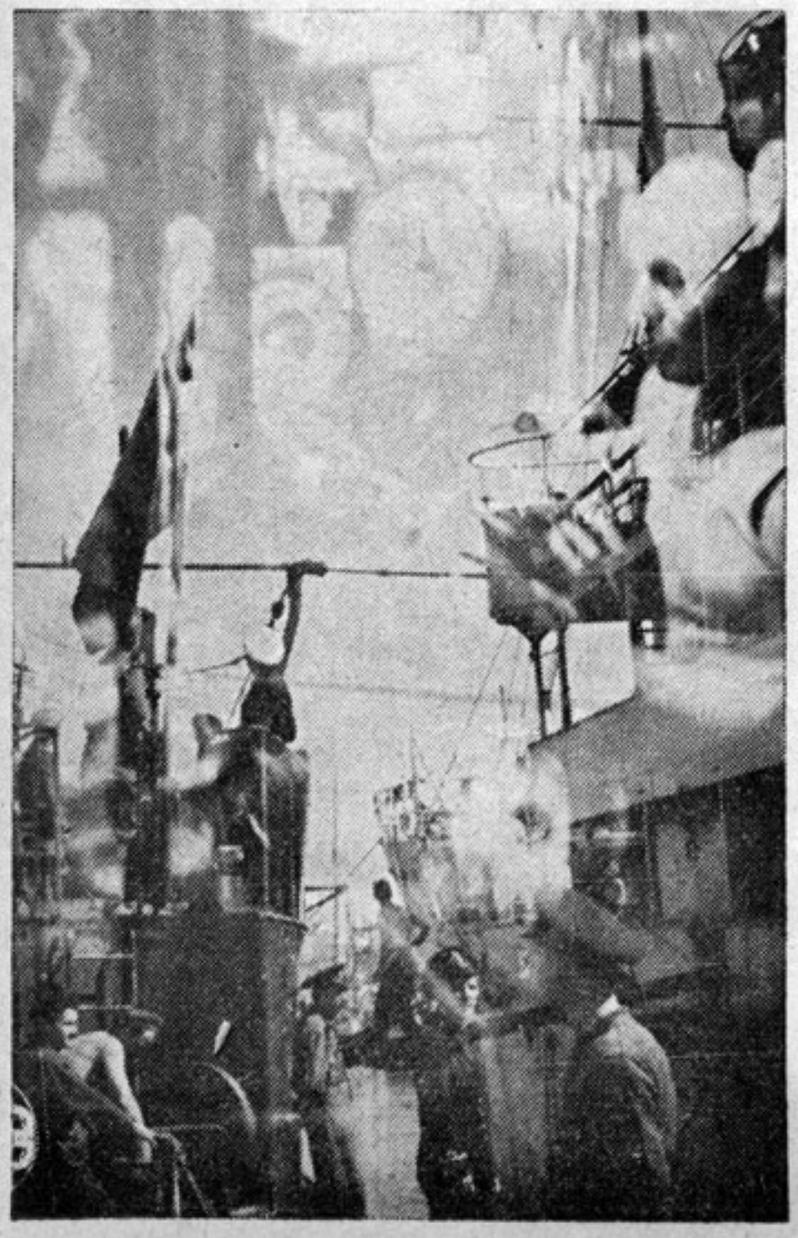
Pentru câteva minute se face linişte, pentru ca o nouă repriză de grenade să ne caute şi iar linişte şi iar grenade explodând.

Timpul trece greu şi pe faţa fiecăruia s'a întipărit seriozitatea situaţiei.

Unul din membrii echipagiului trage cu creta pe tablă câte o liniuţă de fiecare explozie.

Oamenii sunt toţi la posturile de luptă dela ora 8 dimineaţa şi acum este ora 14.

Vedetele bolşevice ne caută de zor şi au lansat până acum peste 90 de grenade în 23 de reprize.



Viziuni submariniste de exterior şi interior.

Comandantul submarinului scrutează prin periscop orizontul

Increderea nu ne-a slăbit nici o clipă şi suntem siguri că Dumnezeu este cu noi.

După opt ore de bombardament, odată cu căderea serii, pericolul începe a se îndepărta şi oamenii, obosiţi de atâta încordare, răsuflă liniştiţi, mulţumind lui Dumnezeu.

Ne aflam de circa 18 ore în imersiune; aerul se rarefiase aproape complet şi abia mai puteam răsufla.

Eşim din imersiune la suprafaţă, pentru a ne continua misiunea.

La reîntoarcere spre bază, suntem prinşi de o furtună care îşi măreşte forţa, atingând proporţiile unei tempeste.

Vântul de vest ridică valuri enorme, cari aruncă submarinul nostru din culmea unui val, în prăpastia fără fund a mării.

Incet dar sigur, trecând cu bine prin această nouă încercare, sosim în apele noastre.

Suntem întâmpinaţi de câteva avioane germane şi române, cari ne flutură cu bucurie flamurile lor, în semn de felicitare.

La bază suntem întâmpinaţi de d-nii c-dor Bardescu, comandantul Forţelor Navale Maritime şi c-dor Kreisch, şeful misiunii germane, cari ne prezintă felicitările d-lor.

Camarazii noştri germani şi români nu ştiu cum să ne înconjoare de cele mai mărunte atenţii.

Suntem fericiţi!

D. c'amiral-adjutant *N. Păiş*, subsecretar de Stat al Marinei, vădit mişcat, a declarat presei următoarele:

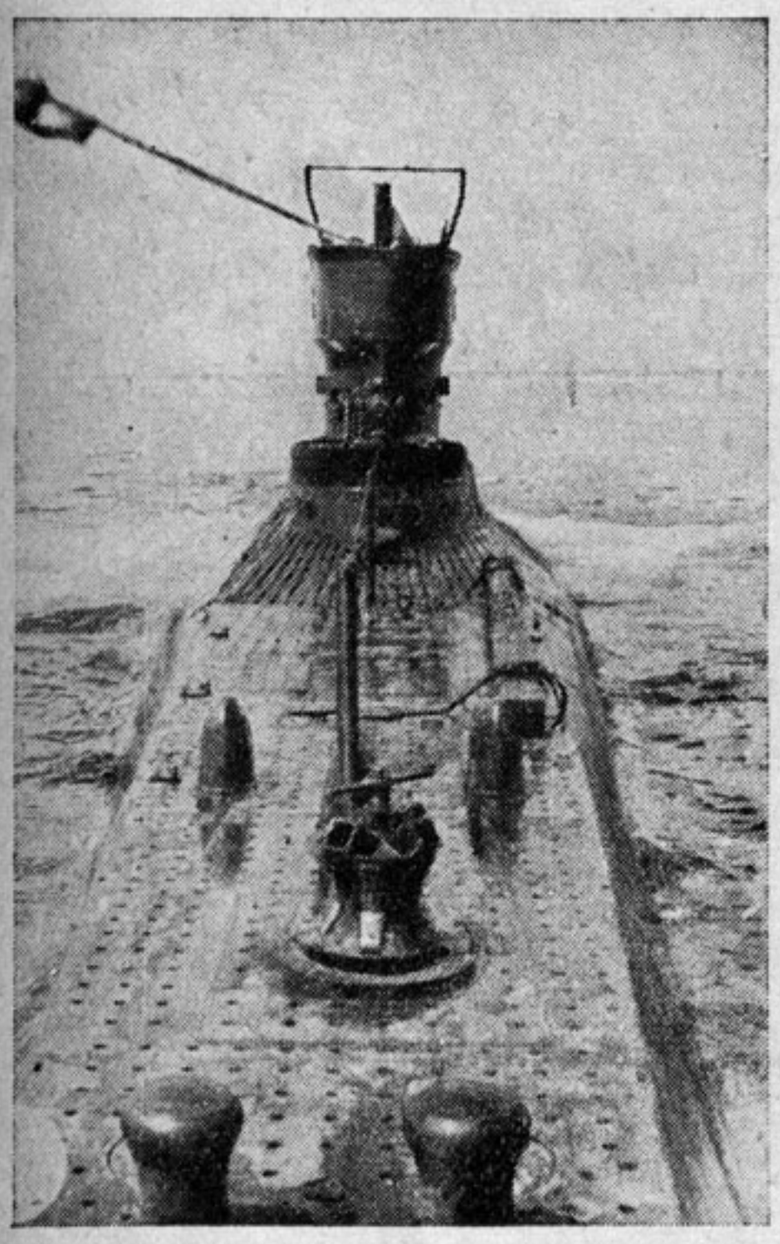
Marea victorie înregistrată de Marina Regală Română, prin eroica faptă de arme a echipajului submarinului Delfinul, a sguduit din nou sufletele româneşti, de emoţie şi nădejde în Dumnezeu, tocmai în ziua când toată suflarea românească îşi sărbătorea eroii întorşi biruitori.

Darul oferit de marina noastră de război tânărului său suveran, în zi de sfântă prăzmuire a numelui său şi a legendarului Mihai Voevod, este un simbol al dragostei, al curajului şi al abnegaţiei cu care marinarii români luptă pe întinsul apelor sau în adâncul mării, înfruntând moartea pentru reafirmarea drepturilor noastre sfinte asupra *„Dunării spre marea largă"*.

Presa, ca totdeauna, şi de data aceasta a comentat acest mare eveniment pentru ţara noastră. Redăm câteva spicuiri:

...Un submarin românesc, „Delfinul", a scufundat în apele Crimeei un vas de transport sovietic de 12.000 tone!

Uraletz - nava veche de 1975 tone



După chinuitoarele ore petrecute în adâncuri, iată-ne la suprafaţă.

Vestea aceasta mi-a umplut inima de bucurie. Tânăra noastră marină de război dovedeşte, deci, aceiaşi vitejie ca şi armata noastră. Şi fără voie gândul mi-a alunecat către echipajul eroic al acestui submarin, care ne aducea întâia mare biruinţă.

Niciodată n'am văzut un submarin, decât în fotografii, dar cu toate acestea, vedeam în închipuire acea încordare până aproape de limita puterilor omeneşti, pe care a trăit-o eroicul echipaj, în acea cutie de metal.

Nu, hotărît lucru, viaţa marinarului, în genere, este o viaţă aparte, cu totul desprinsă din cadrul aceleia pe care o trăim noi, cei de pe uscat.

Oamenii aceştia cari au înfruntat şi înfruntă primejdii pe cari noi, în lipsă de contactele fireşti, nu ni le putem nici măcar imagina, par atât de stingheriţi alături de noi! Ajungi până acolo încât eşti gata să le negi virtuţile, văzându-i pe aceşti „lupi de mare" printre noi. Explicaţia? E simplă! Acolo, pe navă, în faţa pericolelor sunt *marinari;* aici, pe uscat sunt oameni. Acea caracteristică care-i ridică până dincolo de eforturile fireşti, făcând din ei nişte supraoameni, le lipseşte pe uscat. Căci viaţa, pasiunea lor, o trăiesc intens numai în încordarea uriaşă cu elementele naturii şi cu inamicul. Acolo ei se simt în adevăratul sens al înţelegerii, în elementul lor...

Totuşi, cât de puţin cunoaştem noi din această viaţă! M'am convins de aceasta prin prilejul pe care l-a oferit presei d. amiral N. Păiş, subsecretar la ministerul aerului şi marinei, prezentându-ne pe comandantul submarinului *Delfinul,* cel care scufundase vasul sovietic, pe căpitanul Costăchescu Constantin, însoţit de sublocotenentul aspirant Popescu Panait.

(Universul)

Căpitanul Costăchescu Constantin e un bărbat înalt, brun, pe ale cărui trăsături energice se vede umbra marilor hotărâri plutind bine ascunse pe faţa bronzată de aerul sărat al mării.

In timp ce d. amiral Păiş ne vorbeşte despre marinarul român, în cuvinte ce ne merg direct în suflet, mă căsnesc să rup de pe faţa comandantului „Delfinului" un cât de mic semn al marei încordări prin care acest om a trecut timp de patru zile. Nici măcar acea autoîncredere, acea strălucire firească unei isbânzi. Ci, dimpotrivă: parcă nu el era sărbătoritul, ci aştepta să vie altcineva, pe care-l aştepta de departe, cu aureola de învingător pe frunte.

Din vreme

înscrieţi-vă pentru CALENDARUL LIGII NAVALE ROMÂNE, în 7 culori după originalul d-lui C-dor Ştiubey. LEI 75.—

Mirat oarecum de această modestie turnată în prea multă renunţare, am trecut privirea la camaradul său. Dar aceiaş neclintire, aceiaş nepăsare.

Proverbiala virtute marinărească este afirmată cu prisosinţă de marina românească.

De altfel marinarii noştri au un trecut bine stabilit. Destoinicia lor a făcut mult sânge rău vaselor turceşti, atunci când s'au încumetat să atace pe timpul lui Stefan cel Mare, Chilia şi Cetatea-Albă, atunci când armatele islamului ameninţau întreaga Europă.

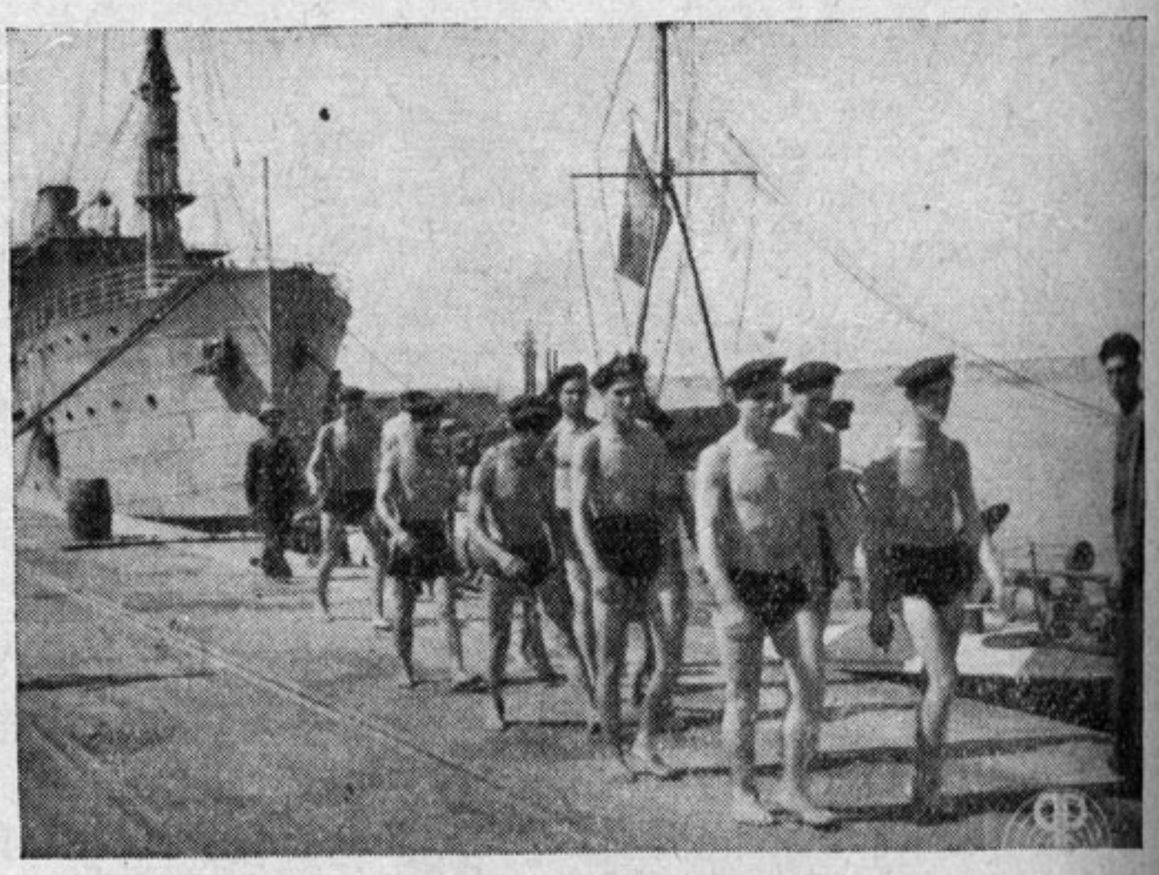
Bravura marinei regale române dovedită în actualul război, a fost adusă la cunoştinţa marelui public, prin atâtea ordine de zi elogioase.

Zilele trecute, comunicatul marelui cartier general al Fuehrerului, aducea la cunoştinţa publicului românesc, că submarinul Delfinul a scufundat în ziua de 3 Noembrie, un mare vas de transport sovietic, ce încerca să aducă muniţie la Sevastopol trupelor bolşevice, încercuite.

Mândri de isprăvile marinarilor noştri, urăm tânărului comandant, ofiţerilor bordului, — domnii F. Argeşanu (secund), căpit. Papaianopol şef mecanic, aspirant Panait Popescu mecanic secund, lt. Ţurcan ofiţer cu navigaţia şi lt. Stegaru şi întregului echipaj, sănătate şi noroc, să mai înscrie pe răbojul marinei asemenea strălucite fapte de război.

Trăiască marina!

(Viaţa)



Intorşi la bază, facem exerciţii de înviorare, spre a ne îmbăta de aer şi de soare.

Veghe pe mare împotriva avioanelor şi a minelor sovietice

Marea este ca un câmp nemărginit, pe care un plug nevăzut îl scurmă necontenit peste tot şi-l răstoarnă din nou, şi le frământă astfel, fără odihnă şi fără încetare, de noaptea până dimineaţa, şi de dimineaţa până noaptea. Şi în acest perpetuum mobile al naturei, o navă de război, fie că se află în radă, la ancoră, fie că străbate marea, spre a-şi îndeplini misiunea, este obligată să fie veşnic atentă. Ea trebue să cerceteze fiece creastă şi adânc de val, apele de aproape ca şi cele din fundul orizontului spre a descoperi, la vreme, mina ce-şi ascunde primejdia între valuri, sau nava inamică ce poate răsări de dincolo de linia curbă a cerului. Pe de altă parte, spre a descoperi inamicul din văzduh, nava cercetează fiece nor sau colţ senin de cer, şi ascultă zgomotele aeriene dela toate cele 360 de grade ale orizontului său. Cercetarea aceasta totală şi neîntreruptă a apelor şi văzduhului, marinarii o numesc veghe întărită. In toate locurile mai ridicate de pe navă, cu vederea mai liberă, marinarii stau atunci cu ochii şi sufletele aplecate atent asupra apelor mării şi ale cerului. In gabia din vârful catargului, la comanda artileriei, la comanda de navigaţie, la prova şi la pupa, în borduri şi la tunuri, ochi şi ochi cercetează şi supraveghează sectoarele de cer şi de mare, încredinţate lor. E o încordare continuă, de fiecare zi şi de fiecare noapte, conştiincioassă până la extenuare. Fără această conştiinţă, veşnic trează, ochii se desprind uşor cu marea şi sunt gata să se lenevească, să-şi ia odihna când le vine la îndemână. Salvarea atâtor nave şi vieţi omeneşti ţine, astfel, numai de conştiinţa şi conştiinţiozitatea acestui serviciu de veghe întărită. Iar telemetrele, lunetele de observaţie, binoclurile mari şi mici, toate se adaugă şi veghează laolaltă cu ochii liberi, în gabie şi la comenzi, în prova şi la pupa, ca nişte ochi de Argus ai navei.

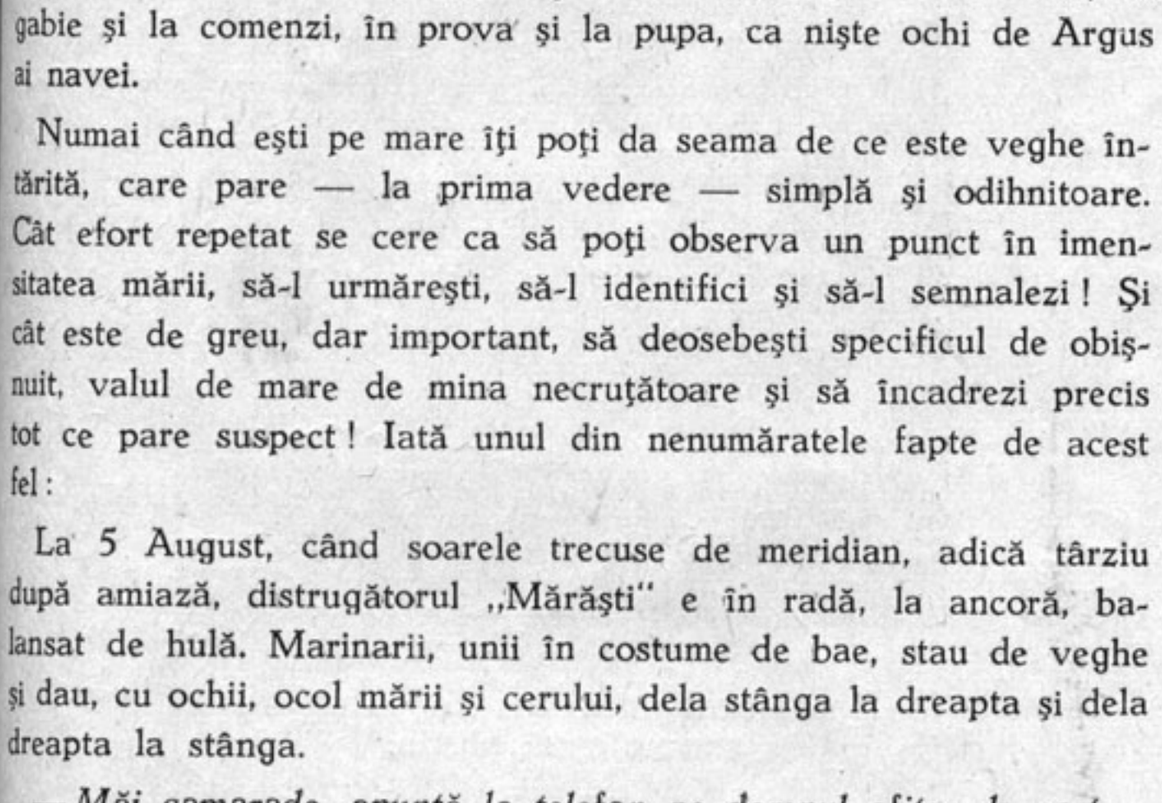
Numai când eşti pe mare îţi poţi da seama de ce este veghe întărită, care pare — la prima vedere — simplă şi odihnitoare. Cât efort repetat se cere ca să poţi observa un punct în imensitatea mării, să-l urmăreşti, să-l identifici şi să-l semnalezi! Şi cât este de greu, dar important, să deosebeşti specificul de obişnuit, valul de mare de mina necruţătoare şi să încadrezi precis tot ce pare suspect! Iată unul din nenumăratele fapte de acest fel:

La 5 August, când soarele trecuse de meridian, adică târziu după amiază, distrugătorul „Mărăşti" e în radă, la ancoră, balansat de hulă. Marinarii, unii în costume de bae, stau de veghe şi dau, cu ochii, ocol mării şi cerului, dela stânga la dreapta şi dela dreapta la stânga.

— *Măi camarade, anunţă la telefon pe domnul ofiţer de cart.*

— *Am înţeles, dom' sergent!*

— *Allo, comanda, Domnu' ofiţer de cart? Să trăiţi, domnu'*



Tunul submarinului gata a vâna vulturii de oţel.

Comandantul submarinului înmânează raportul unei vedete rapide

Căpitan. Dom' Sergent Epuran Victor raportează că în sectorul gisment 65 de grade, la distanţa de 5450 de metri, e un punct suspect pe mare.

— *Bine. O să cercetăm.*

Şi dela comandă, cu lunetele de observaţie, ofiţerii de cart: Căpitanul T. şi locotenentul M., privesc imediat spre locul arătat. Adăugăm că marinarul de veghe, când vede ceva suspect în sectorul încredinţat lui, îşi anunţă vecinul cel mai apropiat, fără însă a-şi ridica privirea din direcţia observată. Marinarul vecin transmite prin telefon gismentul la comandă. Şi ca să fim mai lămuriţi, trebue să arătăm că gismentul este unghiul format de direcţia prova-pupa, pe axul navei, cu direcţia în care se află obiectul căutat.

— *Domnule Comandant, pare să fie o mină bolşevică. Se ridică pe val, şi pe urmă se ascunde.*

— *Cereţi lui „MURGESCU" să trimită imediat o şalupă cu mineri, la faţa locului, să facă o recunoaştere şi să vadă ce este. Noi să le arătăm poziţia punctului suspect, cu proectoarele,* ordonă comandantul.

Şalupa dela puitorul de mine „Murgescu" plecă spre punctul indicat, dirijată de mare prin semnalele luminoase ale proectoarelor dela bordul distrugătorului. Intre timp, marea se montează mereu, cerul se întunecă, şi-o ploaie deasă începe să răpâe peste navă şi în larg. Dela distrugător, punctul suspect, observat mai înainte, nu se mai vede. Din fericire, după prima observaţie, fusese trecut pe hartă. Dar, până la lumina zilei de mâine, câte nu se mai pot întâmpla.

Şalupa vine înapoi. Căpitanul E. raportează că nu-şi mai poate continua drumul, din pricina valurilor mari. Cere, stăruitor, să i se dea un remorcher. Echipajul şalupei se urcă pe remorcher şi hai din nou în mare. Dela distrugător, proectoarele îşi aruncă trâmbele de lumină concentrată asupra punctului suspect, invizibil acum. Ploaia se mai potoleşte puţin.

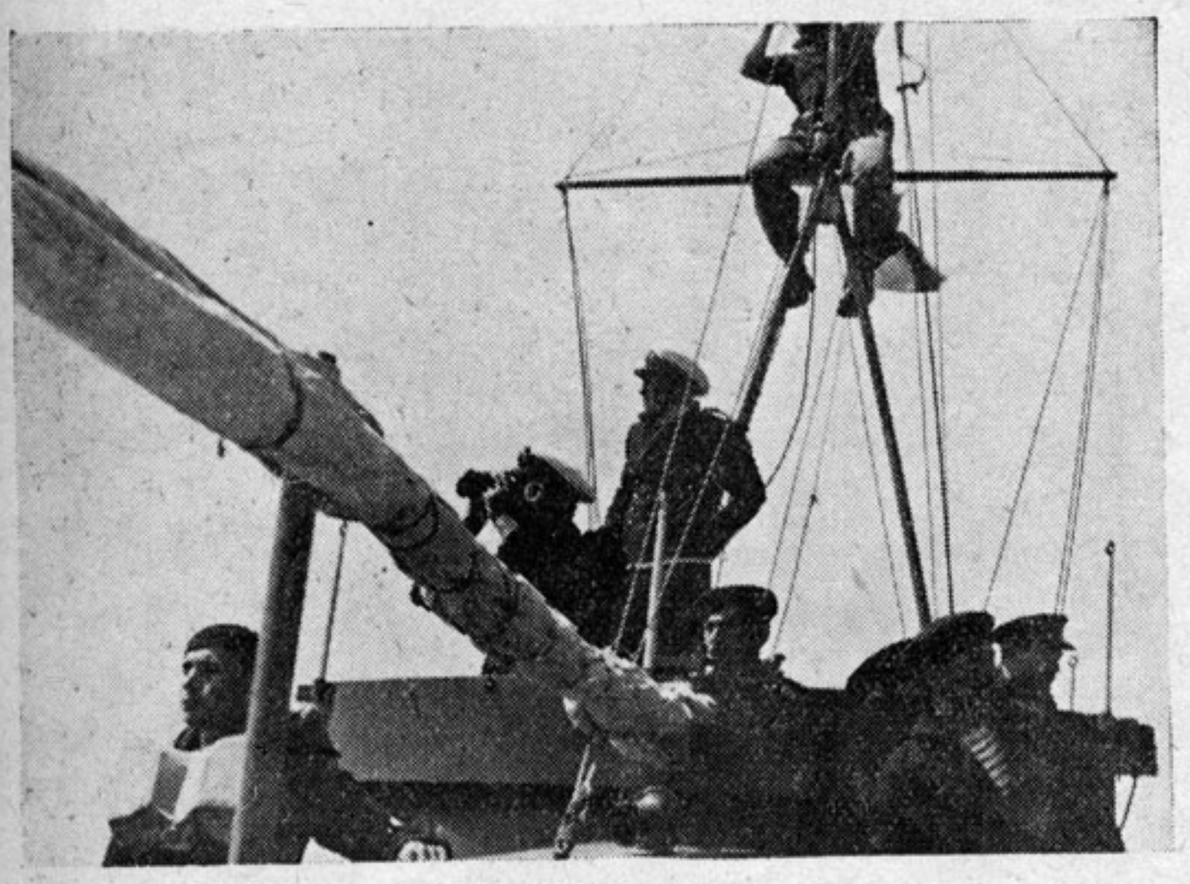
— *Domnule Comandant, remorcherul semnalează cu eclipsa: „mină sovietică ancorată".*

— *Domnule Comandant, canoniera „DUMITRESCU" a eşit in larg, în patrulare. A pus capul tocmai pe mină.*

— *Semnal la „Dumitrescu", prin T. F. S., să-şi schimbe direcţia şi să acosteze la distrugător.*

— *Am înţeles.*

Cu chipul acesta, canoniera „Dumitrescu" evită mina. Totodată, prin radio, toate navele sunt anunţate de prezenţa unei mine în



De veghe cu una din vedetele torpiloare.

punctul arătat pe hartă. Toate se abat din drum. Iar mina sovietică în scurtă vreme este demontată şi adusă în port pe bordul remorcherului.

Veghea de pe distrugătorul „MĂRĂŞTI" a salvat atâtea vieţi şi atâtea nave. Bravo, sergent Epuran Victor!

Lt. rez EMIL VÂRTOSU
din Marină

Dragoarele româneşti.

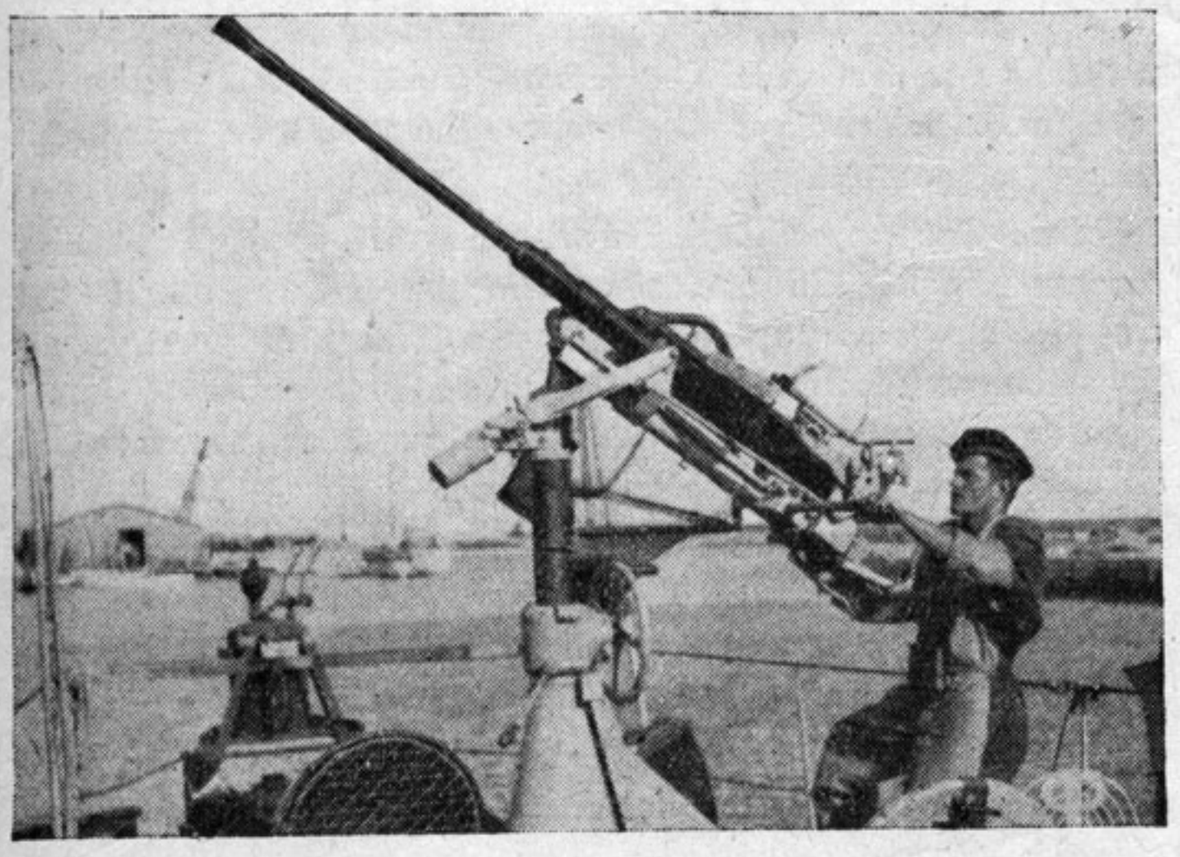
Războiul pe mare al Marinei Regale Române se desfăşoară, după planuri minuţios întocmite.

Misiunile vaselor noastre de răsboi, se îndeplinesc cu regularitate, în toate direcţiunile şi rezultatele lor, sunt tot atâtea succese desăvârşite, care însă din interese strategice şi o totală modestie se ţin fără a se face cunoscut marelui public.

Intre aceste misiuni, dragajul şi curăţirea apelor noastre de minele bolşevicilor, pe care au din când în când obrăznicia să le arunce, este de mare importanţă.

Aceste vrednice vase, dragoare, înzestrate cu un utilaj foarte modern, precum şi armamentul necesar oricărui atac, se găsesc sub comanda căpitanului F.

In orice zi, la orice oră, pe timp frumos sau pe furtună, ofiţerii comandanţi şi marinarii acestor nave, fără a ţine seama de pericolul care îi pândeşte în orice clipă, colindă din zori şi până noaptea târziu dealungul coastelor, marea românească, căutând acest duşman nevăzut.



Tunul antiaerian de pe un torpilor.

Cum este descoperită o mină bolşevică.

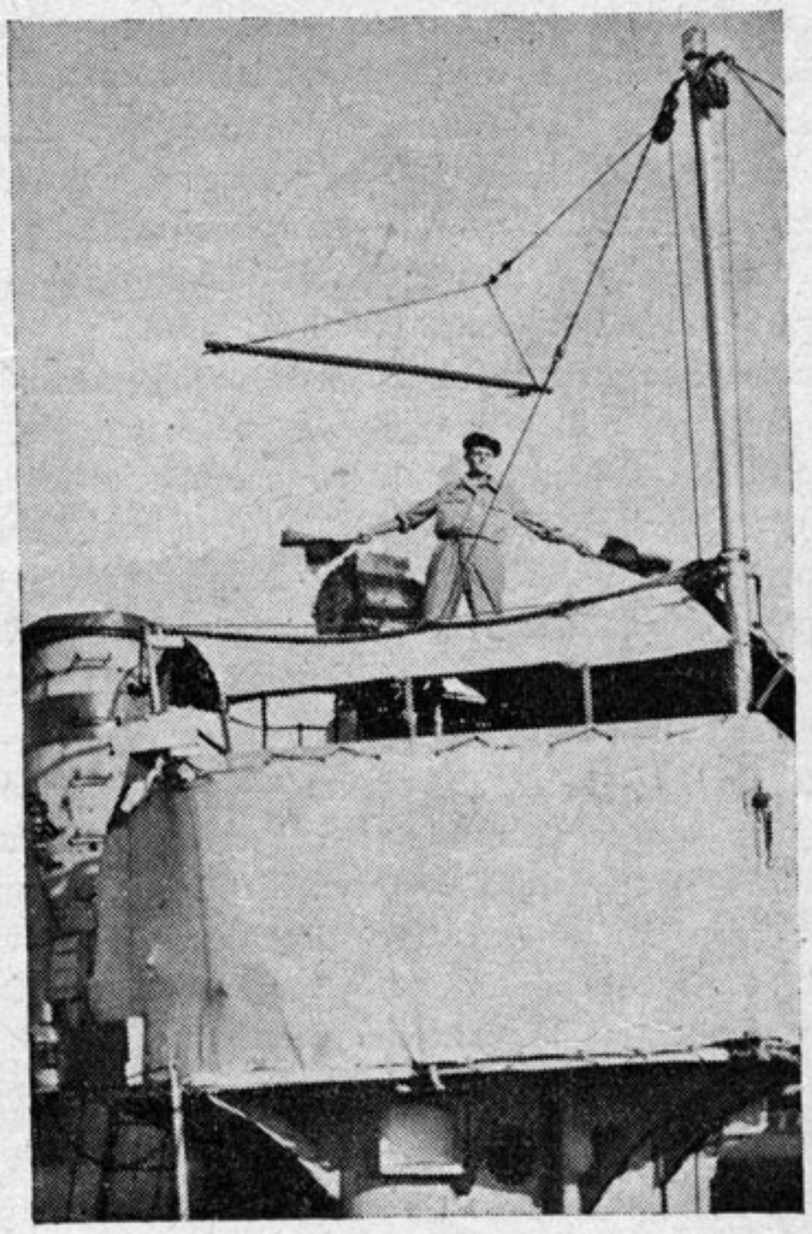
Minele lansate din avioane sunt purtate în căderea lor de nişte paraşute de dimensiuni mai mici.

Aceste paraşute sunt semnalate de posturile de observaţie cari îndreaptă vasele dragoare în direcţiunile respective.

In momentul când ating suprafaţa apei minele se scufundă la o anumită adâncime, rămânând ancorate pe acel loc până când ar avea ocazia să atingă vreo navă românească.

Această ocazie a fost întotdeauna înlăturată şi nu se va întâmpla vreodată această eventualitate, tocmai prin faptul că vasele noastre dragoare ştiu să-şi îndeplinească misiunile în cele mai bune condiţiuni.

Când dragoarele întâlnesc aceste mine ce se găsesc sub apă, o serie de aparate speciale tae legătura între mine şi ancora sa. Mina se ridică la suprafaţă. Odată ridicată în văzul navelor ea este cercetată cu atenţiune.



Timonierul unui vas de patrulare semnalează altuia.

Specialiştii minieri.

Acum îşi începe partea cea mai delicată şi primejdioasă echipa de specialişti.

Mina este desmembrată de cartuşele cari dau foc explozibilului din interiorul ei. După această operaţiune ea este trasă la bordul navei şi dusă în laborator, unde este studiată, în urma căreia se trag învăţăminte interesante.

In acest timp echipa de scafandri, sub comanda maistrului M., lucrează pe fundul mării la scoaterea ancorei ce ţinea mina la adâncimea dorită.

După ce şi această operaţie a fost efectuată, lucrul este luat dela început, şi munca continuă fără odihnă sub ameninţarea primejdiei de orice clipă, în căutarea altor mine bolşevice.

Dumnezeu îi apără şi marinarii se întorc seara spre bază, cu mulţumirea misiunii îndeplinite.

CRISTIAN TEODORESCU
Reporter de război P. P.
pentru Marină

In loc de mine... submarine!

— *Maşinile încet înainte!*

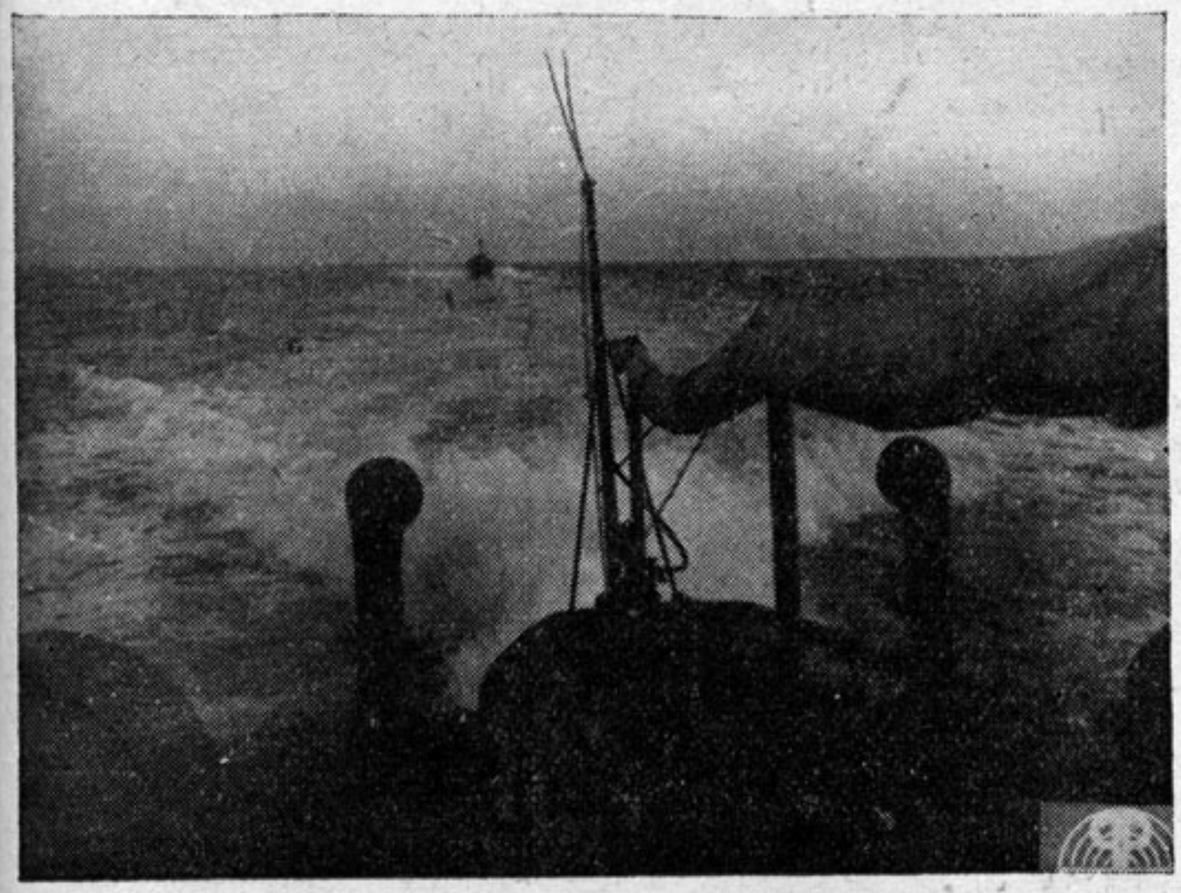
— *Pe drum!*

După manevra de eşire din port, se ordonă „veghea întărită". In amândouă bordurile, din prova până'n pupa, marinarii, cu ofiţerul sau maestrul postului respectiv, cercetează văzduhul şi liniile etern în mişcare ale mării. Gabierul, şoimul navei, deschide larg ochii, îi roteşte, asemeni unui far ce vede fără să fie văzut.

— *Nimic la orizont!*

Torpilorul *Năluca* a plecat în marş de zi, în patrulare. Sub ocrotirea lui şi a vedetelor torpiloare — miraculoasele schiuri de apă — canonierele şi alte torpiloare draghează coasta, dintr'un capăt în celălalt, având uscatul în vedere. Flotoarele şi prismele la apă, navele trec în linie de „relevment", asemeni unor aprigi căutători de comori marine. Comorile sunt însă... minele! Pentru navele de mare, ce străbat apele învârtejindu-le, câmpurile de mine semănate, noaptea, de hidroavioane sau puitoare de mine inamice, sunt un fel de modernă Mare a Sargaselor, cimitirul lor sigur. De aceea, în fiecare zi, navele trebue să scurme măruntaiele mării, să-i smulgă tăinuitele comori ucigaşe...

Torpilorul şi vedetele urmăresc cu viteză redusă navele dragoare, cu ochii în patru.



Navele româneşti în patrulare pe orice vreme.

— *Domnule comandant, „Stihi" semnalează: submarin inamic în vedere, direcţia Sud-Vest.*

La „verga" canonierei „Stihi" fluturau, minuscule, acele divers colorate pavilioane din pânză de astar, cu care navele din toată lumea îşi vorbesc în tăcere, pe drumurile de apă, se salută, se sfătuesc, se îmbrăţişează, se pregătesc să lupte sau să moară!...

— *La posturile de luptă!*

— *Timonier, vino la Sud-Vest, drum la compas 230 grade!*

— *Drum la compas 230 grade!*

Telegraful scrâşneşte:

— *Maşinile, toată viteza!*

Ca dintr'o sondă aeriană, începe să erupă, pe coşuri, fum gros. O clipă toate navele au ridicat „Zăritul", apoi acesta dispare, prăvălindu-se vertiginos. Goarna dă alarma, sifleele ţiue primejdia.

— *Intraţi flotoarele şi prismele la bord!*

Dragorii se frământă. Telegrafia fără fir bâzâe grăbită *„Inamicul în vedere! Inamicul în vedere!"*

Torpilorul se îmbracă în ţinută de luptă. Mitraliorii, tunarii şi grenadierii sunt la posturi. Torpilorii scot siguranţele dela tuburile de lans-torpile. Restul echipajului s'a mistuit în tambuchiuri...

— *Nava este gata de luptă!* raportează ofiţerul secund.

Erau aproape două ceasuri după amiază. Secundele biciuiesc puternic echipajul, dela maşini până'n gabie. Şi totuşi, secundele fug atât de încet!

— *Periscop în prova-babord!*

In sfârşit! Dela „mărul" catargului până la chilă, pare că nava toată respiră uşurată: *inamicul în vedere!*

Tunurile din pupa huesc, proectilele plescăe şuerând, în apă, jerbele ţâşnesc una după alta. Periscopul însă fuge sprinten, siajul lui se depărtează, se lungeşte spre Sud-Est, deşi proectilele îl încadraseră. Tunul din prova trage o singură lovitură, dar se opreşte: îi venea peste mână!

— *Il spintecăm în două!*

Vorbise comandantul, dar vorbise totdeodată nava şi întreg echipajul!

— *Cârma, banda stânga! Prova pe periscop!*

Maşinile dudue, năucite de viteză. Intr'o încordare de avânt, prova îşi ridică pintenul ameninţător, sprijinintu-şi pupa sub talazurile spumegânde!

— *Atenţiune! Gata de lansat grenade!*

— *Gata!*

— *Funda!*

Două bufnituri succesive cutremură văzduhul. Trombele de apă împroaşcă nava, până departe. In clipa aceea, torpilorul încălecase apele deasupra submarinului în împingerea feroce a celor două turbine. Periscopul se topise între crestele valurilor. *Lovit!*

— *Ura!*

Din instinct, echipajul îşi strigase bucuria ca un singur glas.

Numai grenadierii, aplecaţi asupra lansatoarelor şi grenadelor, n'au scos un singur sunet. Ei făuriseră victoria, atenţia lor toată era prinsă de pregătirea unei noui lovituri, decisive...

Nava gireză la babord. In prova tribord, aproape, la mai puţin de 100 de metri, reapare, periscopul, ridicat timid, pentru orientare, dar oblic. Tunul din prova trage razant, luându-se la întrecere cu tunurile din pupa.

Periscopul rămâne din nou în urmă, în drum paralel cu nava, la câţiva metri.

— *Grenadele la post!*

— *Atenţiune! Funda!*

Alte două bubuituri succesive, mai puternice decât cele dintâi! O bară metalică sare în aer, o umbră se ridică până la suprafaţa apei, prăbuşindu-se, ca o namilă rănită, spre bordul nostru. Totul s'a întâmplat rapid. Apoi o pată de ulei se întinde pe locul exploziei, băşici mari de aer răsbat neîntrerupt din adâncuri. Apa se înegreşte, spuma se întinde ca o pecingine, cu o rază de aproape 15 metri. Grenadele isbiseră în plin!

Nava trece înainte, intră în rondou şi lansează iarăşi două grenade peste pata de ulei. Din urmă, în linie de front, vin şuerând vedetele torpiloare. Ajunse deasupra genunei de ape, lansează şi ele câte două grenade, pecetluind cu sigilii nimicitoare mormântul submarinului sovietic, împins de soartă în apele româneşti.

Lt. E. V.
din Marina Regală

Un dragor românesc atacă un submarin sovietic.

Dragoarele „F..." şi „A..." se aflau în larg, cu misiunea de a explora un anumit sector al mării, spre a-l curăţi de eventualele mine ce l-ar fi lansat inamicul, în cursul nopţii, din avioane.

Continuu, marea este astfel controlată şi curăţită, pentruca apele pe care e stăpână marina noastră de război, să fie menţinute în permanenţă, fără pericole şi fără impurităţi, la dispoziţia unei navigări în deplină libertate şi siguranţă.

Aceste oficii, de poliţie şi de igienă, a mării — la care participă, în strânsă cooperare, aviaţia, hidroaviaţia şi marina, — le săvârşesc, practic, navele.

Unele nave de luptă, — cărora li se mai instalează, în acest

scop, dispozitivele şi utilajele necesare dragajelor, — şi navele dragoare.

Dragoarele acestea, care sunt — după canoniere — o a doua ediţie a categoriei de nave „bune la toate", îndeplinesc şi multe alte misiuni de zi sau de noapte, ofensive sau defensive.

Aceste silitoare vapoare, de particulare aspecte, asemănătoare unele cu ale cochetelor yachturi, — muncite ca nişte şlepuri, svelte ca nişte şalupe şi suple, ca nişte vedete, — fac şi ele, de exemplu asemenea torpiloarelor şi canonierelor, viteze patrulări, îndrăzneţe ascultări submarine şi chiar violente grenadări antisubmarine, precum tot ele săvârşesc samaritene acţiuni de salvare şi chiar umile atribuţii de remorchere.

De toate felurile: dela dragajul minelor aşa zise cu ancoră, adică de baraj, şi al minelor derivante, până la dragajul antimagnetic.

O întreagă aparatură, instalată la bordurile acestor nave şi un brav echipaj, restrâns dar priceput şi neobosit, le fac neîntrecute în primejdioasa şi importanta lor activitate.

In executarea unei asemenea misiuni se aflau, undeva, în larg, din zorii zilei de 20 August, dragoarele „F..." şi „A..." din gruparea A. S. A.

Dragoarele erau aproape de sfârşitul misiunii lor şi se pregăteau să se îndrepte spre baza lor, într'un port de pe litoralul Mării Negre, — când către orele 12 şi 30, o salvă de mitralieră

Expoziţia din vitrina librăriei „Cartea Românească" cu prilejul zilei marinei: trofee capturate de pe „Moscova" reprezentată în miniatură.

Tot cu aceeaşi vrednicie ştiu ele să reziste sub focurile inamicului, — prezentând unele, în copastia, la comanda şi pe puntea lor, ca de pildă viteazul dragor „F...", urmele de gloanţe şi de schije ale acestei rezistenţe, — şi cu aceeaşi temeritate ştiu ele să-i răspundă inamicului, — cum dovedeşte cazul aceluiaş dragor „F...", a cărui pilduitoare comportare face obiectul prezentului reportaj.

„Nave care luptă eroic şi mor fără glorie", a definit cunoscutul scriitor naval francez Paul Chak, — canonierele şi dragoarele.

A greşit, francezul! Gloria e însuşi eroismul cu care nava sau marinarul, murind, a luptat.

Dar misiunea principală a dragoarelor este, bineînţeles, dragajul.

de pe o navă amică, aflată la o destul de mare distanţă, le atrase atenţia dragoarelor, care, imediat, recepţionară de pe aceeaşi navă mesajul: *„Submarin inamic, feriţi-vă de atac cu torpile"*.

O repede scrutare a mării, în direcţia în care trăsese nava amică, — şi constatarea fu promptă: o torpilă, lansată din direcţia în care se mitraliase, gonia pe sub apă, descriind vizibil specificul ei siaj, gonia fulgerătoare spre nava amică, emiţătoare a mesajului, dar care, în imposibilitate tehnică şi tactică, în acel moment, de-a ataca, doar manevrase brusc spre a se eschiva din calea torpilei, şi naviga acum în zig-zag, pentru a para următoarele eventuale lovituri.

Era clar: un submarin sovietic izbutise — printr'un miracol, pe care a avut de sigur imediat, motive a-l regreta — să se stre-

coare, prin barajele de mine, până în apropierea apelor noastre.

Şi ceva mai mult: acţiona.

Departe de nava pe care o ţintise, — submarinul bolşevic era însă foarte aproape — la numai 800 de metri — de micile dragoare, surprinse de situaţie cu drăgile la apă.

Grav ameninţate de foarte apropiata prezenţă a submarinului şi împiedicate în mişcările lor, de poverile ce le atârnau în pupă, — dragoarele executară totuşi instantaneu manevrele dictate de situaţie.

Fără vreo semnalizare între ele, fără vreo comunicare prin megafoane între comandanţi, pentru care procedări „ca la carte" nu mai era timp, — cele două dragoare„ înţelegându-se parcă prin vreo telepatie, manevrară spontan, în perfectă concordanţă şi în ideale condiţii.

(„Telepatia" aceea nu era altceva decât cunoaşterea meseriei marinăreşti şi inteligenţă ostăşească, din partea tinerilor ofiţeri, comandanţii micilor nave).

Dragorul „A...", de sub comanda aspirantului Bănceanu Mihai, a virat brusc banda stângă, pentruca distanţându-se de celălalt dragor, să ofere inamicului în loc de o ţintă masivă, două ţinte mai mici, continuînd apoi a naviga în zig-zag, — iar, simultan, dragorul „F..." s'a avântat asupra submarinului.

In câteva secunde, aspirantul Rusu Gheorghe, comandantul dragorului „F..." a executat o rapidă succesiune de comenzi şi manevre: a încredinţat comanda, sergentului său, ordonându-i să treacă la cârmă, cu indicaţia să navige cu maxima viteză, mereu spre submarin şi mereu în zig-zag, iar ofiţerul a trecut urgent la tunul de 20 milimetri, armând, ochind şi trăgând personal mai multe proectile asupra submersibilului bolşevic care, în urma lansării torpilei, se ridicase la suprafaţă, încât i se vedea la un moment dat, chioşcul.

Năucit de ploaia de proiectile abătută asupra lui, — submarinul bolşevic a intrat imediat în imersiune, adăpostindu-se sub apă de violenţa tirului de pe micul dragor românesc, — renunţând a mai lansa alte torpile, — şi luînd-o la fugă spre apele sovietice.

După dispariţia din vedere a submarinului, aspirantul Rusu Gheorghe a procedat cu aceiaşi rapiditate la ridicarea drăgii dela apă, făcându-şi nava mai liberă în mişcări, continuînd marşul cu toată viteza, şi explorând o vastă zonă din mare, în urmărirea mai departe a inamicului.

Dar urma bolşevicului se pierduse.

I-au prins-o, desigur, barajele de mine prin care, la înapoiere, nu s'a mai putut strecura, pecetluindu-i soarta, pe veci.

Dragorul îşi făcuse datoria.

Şi mai mult decât datoria. Fără să fie o navă de luptă, — se luptase.

Aşa. Cu un tun de mititel calibru, cu un tunuleţ care emite nişte proectile-bibelouri de 20 de milimetri, şi mânuit de însuşi tânărul ofiţer, comandant al navei, a ştiut un dragor românesc să birue un submarin bolşevic.

Inapoi, cu dragorul său, la bază, ofiţerul a raportat cele întâmplate în mare, — şi comandanţii săi au fost fericiţi a avea prilejul să releve şi să răsplătească încă un element valoros din cadrele marinei române, — ordonând acel zapis de nobleţe ostăşească, al cărui final glăsuie:

...Aspirantul Rusu Gheorghe observând la circa 800 m. în babord chioşcul unui submarin sovietic, deşi cu draga la pupă, pune prora pe chioşcul submarinului şi deschide foc cu tunul de 20 mm.

„Pentru sângele rece şi prezenţa de spirit cu care aspirantul Rusu Gheorghe a atacat submarinul sovietic, se citează prin ordin de zi pe Divizia de Mare".

Serg. C. CRISTOBALD
Reporter de război pentru
Divizia de Mare

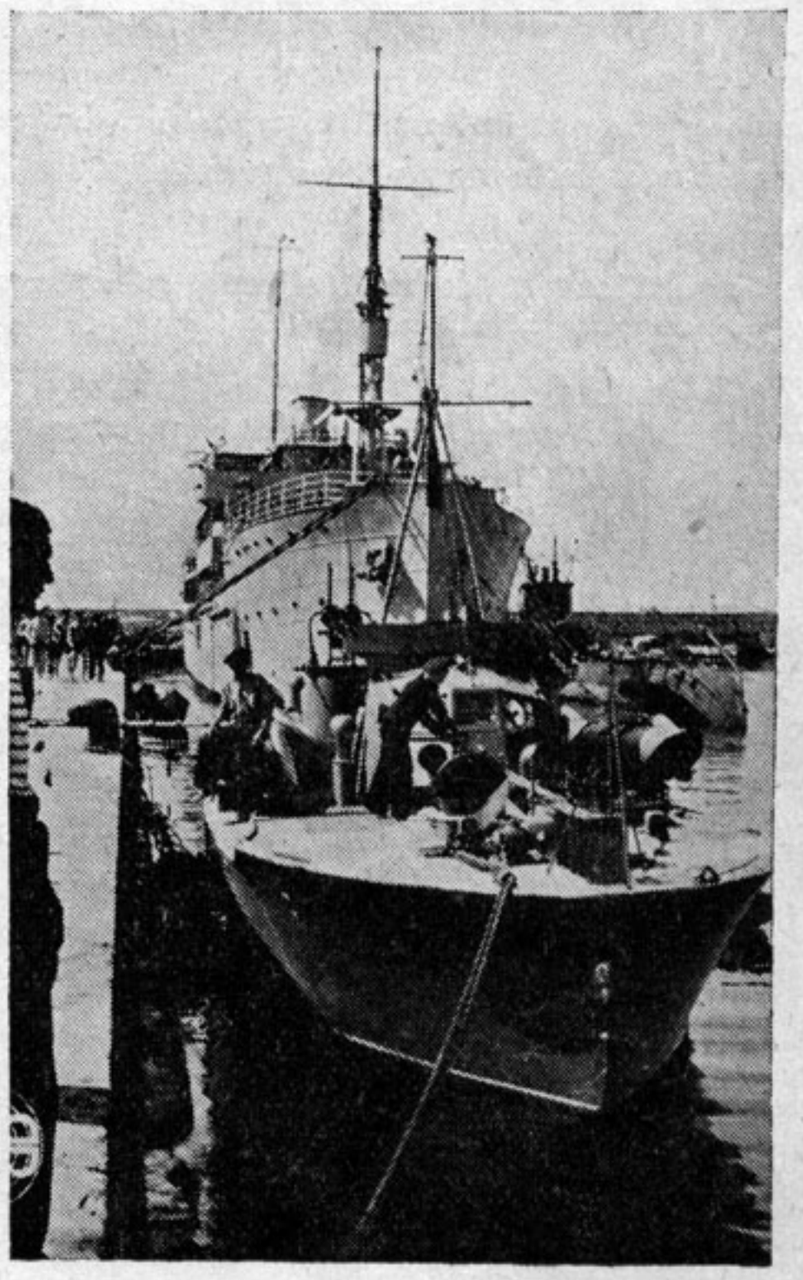
Cum îşi fac datoria observatorii de marină

Ca şi un observator al artileriei, observatorul de marină are misiunea să îndrumeze tirul artileriei navale şi să constate rezultatele loviturilor. In plus, trebue să comunice observaţiile de natură strict navală: deplasări de nave inamice, tonaj, artilerie, dispozitiv, câmpuri de mine, intrările în barajul porturilor, îmbarcaţii, etc.

Aspirantul D. este numit observator înaintat al monitoarelor, în preajma satului I.

Luneta de baterie, repere, aparatul de radio, ridicările, totul intră în funcţiune în chip normal, fără nici o umbră de bănuială din partea inamicului.

Intr'una din seri, două vedete bolşevice se strecoară spre malul nostru, reuşind să identifice poziţia observatorului. Aceasta odată cu noaptea, îşi schimbă în grabă locul, cu avantajul că, poziţia aleasă, este şi mai aproape de... inamic!



O vedetă torpiloare lângă nava bază.

Incidentul, noile ridicări, sunt raportate imediat la nave, în cursul nopţii şi dimineaţa.

Jandarmii lui Offenbach ajungeau totdeauna la locul crimei, după dispariţia făptaşilor. Proectilele ruseşti au bătut a doua zi în belşug vechiul observator, distrugându-l, dar observatorii erau departe!

In noul observator s'a putut sta liniştit două zile, timp în care navele inamice nu s'au mişcat din porturi, de teama vreunei curse.

Trecerile de avioane sovietice au identificat şi acest observator şi au început să-l bată cu artileria. Aspirantul D. se hotărăşte totuşi să rămână pe poziţie, nu pentrucă n'ar fi avut unde şi pe unde să se retragă, ci pentrucă nu mai avea unde să-şi împingă... înainte, observatorul.

Intre ţânţari, musculiţe şi obuze ale artileriei duşmane, în faţă cu şuvoiul Dunării, iar de jur împrejur cu pânza înşelătoare şi neprietenă a bălţilor şi a tufişurilor de stuf şi trestie, Aspirantul D. rămâne pe loc, veghind asupra oamenilor săi, asupra instrumentelor şi păstrând tot timpul legătura prin radio cu navele. Singura lui grijă era să nu se piardă cutia cu chinină, din care se înfrupta zilnic împreună cu oamenii din observator. Chinini-

zarea, împotriva frigurilor, era consemnul aspru al bordului! Pe cei care nu-l respectau, îi pedepseau... ţânţarii!

Vreme de trei zile, cu toate proectilele inamice, care aproape isbutiseră să încadreze observatorul, Aspirantul D. nu se clinteşte din loc, oamenii la posturi, radio în funcţiune şi în legătură permanentă cu monitoarele. Nu s'a mişcat nimic în baltă şi pe ţărmul din faţă, n'a vâjâit un singur proectil spre inamic, fără ca observatorul să nu-l repereze şi să nu-l comunice.

In cele din urmă, navele noastre au schimbat de poziţie. Observatorul a fost retras, spre marea desamăgire a Aspirantului D., care nu mai putea ţine un contact aşa de preţios cu... inamicul.

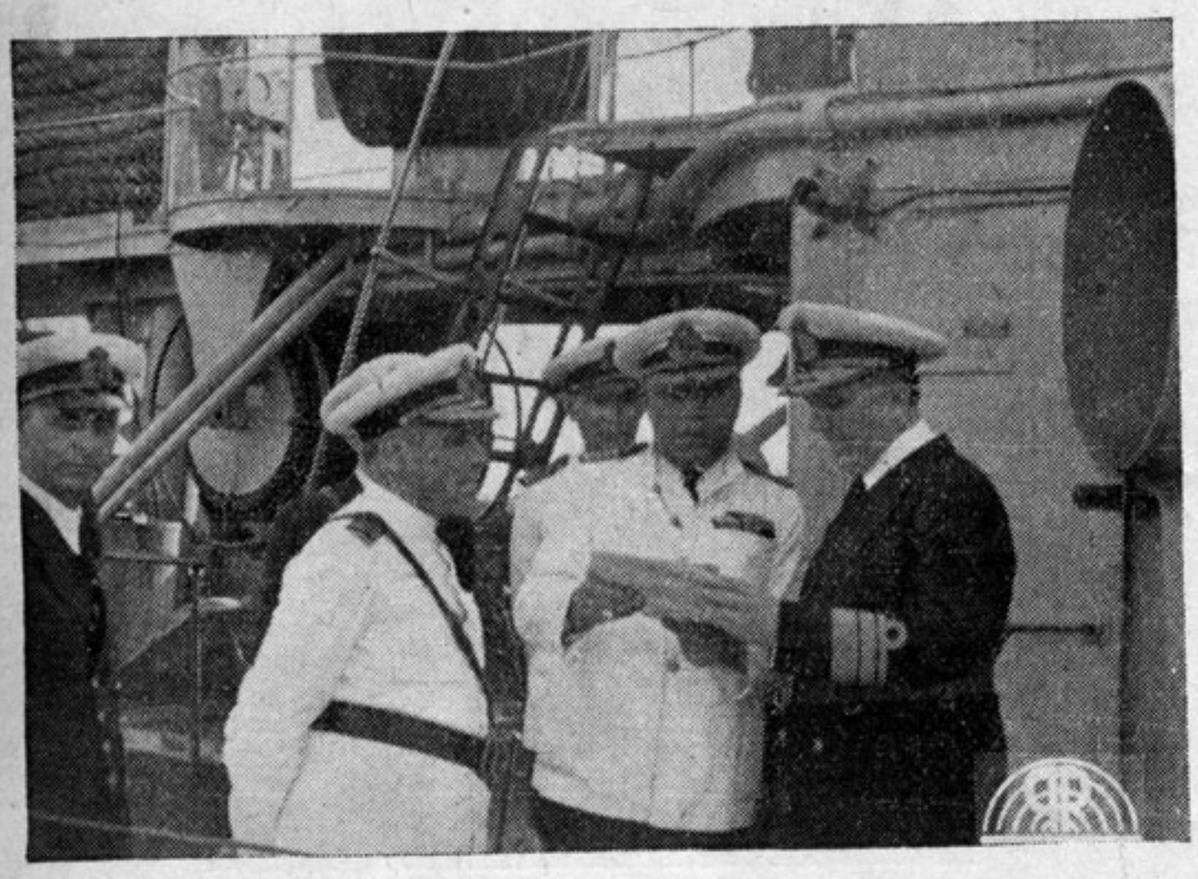
ION VIFOR
Sergent marinar T. R.

Tunarii N. M. S. „Constanţa" au doborât cu tunurile lor un avion bolşevic avariind grav alte două.

Nu demult, către sfârşitul unei însorite zile, bolşevicii au încercat să bombardeze din nou vechea aşezare a lui Ovidiu.

Ţinta lor era portul.

Sirenele oraşului sunară de mult alarma, bateriile contra aviaţiei bolşevice aşteptau cu nerăbdare să se vadă avioanele roşii.



D. C'Amiral-Adjutant N. Păiş de vorbă cu d. Amiral I. Georgescu şi Comandor N. Bardescu.

Vânătoarea noastră se ridicase în văzduh ca un stol de rândunele şi după sgomotul motoarelor, cari se ambalau într'o neîncetată urmărire, ne făcea să simţim cea mai categorică siguranţă, căci, atunci când ai noştri sunt în aer seamănă numai moarte şi distrugere în rândurile duşmanilor, aviatorii bolşevici de frică aruncându-şi bombele la întâmplare în mare, pentru ca, uşurându-se de povara lor, să poată fugi cât mai repede.

Trecuseră aproape 30 minute de când nu se mai auzea nici un zgomot de motor. Ai noştri îi fugărise până departe în largul mării, fără ca sovieticii să-şi poată lăsa bombele lor asupra pământului strămoşesc a lui Mircea cel Mare.

Luna, care îşi arăta faţa din ce în ce mai aparent, se ridica pe cer din dreptul farului.

Deodată încep să se audă din nou sgomote de avioane.

Tunarii erau gata, dar focul nu pornea, căci avioanele camuflate în nori nu se puteau recunoaşte, dacă erau amice sau inamice. Secundele treceau parcă ar fi fost secole şi nerăbdarea cuprinsese pe toţi. Deodată îşi fac apariţia printr'o spărtură de nori şi se îndreaptă cu iuţeală în direcţia lunei.

Erau trei avioane sovietice. In frica lor nebună, de artileria noastră, bolşevicii se îndreptau spre lună.

Bolşevicii, crezându-se astfel apăraţi, se îndreptau în bătaia tunurilor de pe N. M. S. „Constanţa".

Tunurile se găseau gata de tras, servanţii ardeau de nerăbdare să dea drumul salvelor ucigătoare .

Slt. de marină M., dela centrala de artilerie, face calculele necesare şi dă elementele de tras, tunurile din prova şi pupa. Comandantul navei c-dor V. V. îşi îmbărbătează oamenii şi le recomandă să tragă cu precizie atunci când va porni ordinul de foc.

Bolşevicii încearcă să facă o manevră de rondou asupra portului, dar comandantul ordonă foc, în direcţia lunei!, 5 grade spre stânga.

Tunurile din prova şi pupa aruncă prin gurile lor proectile, care, bine îndreptate, se sparg în mijlocul celor trei avioane bolşevice.

— *„Ţinta bine atinsă"* se aude glasul comandantului.

— *„Continuaţi tirul, urmărind inamicul".*

Din văzduh o jerbă mare de foc se vede, ce se îndreaptă spre suprafaţa mării cu viteza unei comete. Un bolşevic cădea.

Din pieptul tuturor răsunară strigăte bucuroase de victorie. Avioanele noastre de vânătoare, plecate apoi în urmărirea celorlalte două avioane bolşevice, după o scurtă luptă le-a doborât în mare.

Aceasta a fost isprava de arme a tunarilor de pe N. M. S. „Constanţa".

CRISTIAN TEODORESCU
Reporter de război P. P. pentru Divizia de Mare

Scufundăm submarine sovietice în Marea Neagră.

CONSTANŢA. — Iulie.

Telefonul sbârnâie. Plantonul ridică receptorul şi dă parola de recunoaştere. Se pare că la celălalt capăt al firului, cineva foarte grăbit are comunicări mai importante decât banale chestiuni de serviciu interior. Ofiţerul de serviciu a trecut acum la aparat şi notează febril, răspunzând sacadat în răstimpuri... da... da... două submarine... direcţia... X grade longitudine... Z latitudine.... da am înţeles... în dreptul capului Y... mile în larg... s'a făcut... e în regulă... Aparatul încalecă din nou furca. Ofiţerul îşi cercetează notele şi sboară apoi pe scările înguste ale vaporului, pe puntea a treia, unde comandantul bate la maşină raportul zilnic de activitate.

— *Domnule Comandant, posturile de ascultare ale coastei semnalează submarine sovietice în larg la punctul... în dreptul capului Y.*

Dela acest sumar raport şi până la plecarea vedetelor rapide, duşmanul temut al submarinelor, n'a durat nici trei minute. Micile vaporaşe de război sfâşie apa cenuşie a portului şi imediat ce ies din larg, încetul cu încetul şi se aşează pe drum, vâjâind din toate motoarele, înălţând semeţ provele ascuţite, fâlfâind pavilioanele şi asvârlind în urma lor o coamă înspumată înaltă şi semeaţă, precum înalţi şi semeţi sunt marinarii care scrutează acum orizontul, în căutarea inamicului.

A pornit şi torpilorul N. Se vede departe ca o linie deasupra apei devenită în larg verzuie. Coşurile lui fumează subţire. Incetul cu încetul nu-l mai vedem. Se lasă ceaţa. Cerul şi-a schimbat culoarea, iar valurile au început să urce ameninţător dintr'odată. Şansele de a întâlni inamicul au scăzut. Micile vedete sparg însă valurile ţinând drept în mijloc şi împroşcând torente de spumă.

Telegrafistul înghesuit în cabina lui ţine legătura cu uscatul şi cu navele din jur. Motoarele sforăie înăbuşit, aparatul lui ţăcăne. Cu mâinile încleştate pe crosele mitralierelor de turelă, servanţii fac eforturi să dibuie în ceaţă vre-un avion vrăjmaş — musafir nepoftit al acestei răfueli — rezervată marinarilor.

Detectivul submarinelor intră în acţiune

Deodată auzim distinct lovituri de tun. Torpilorul N. a descoperit inamicul şi trage de zor asupra lui, pe deoparte ca să-l silească să intre în imersiune, deci să piardă timp, pe de alta pentru a conduce vedetele după tirul lui. Micile unităţi navale svâcnesc înainte. Panaşele de spumă cresc uriaş. Provele se înalţă spre cerul cenuşiu. N. a încetat să tragă. Vedetele sunt acum în raza inamicului care şi-a întrerupt pe neaşteptate activitatea şi s'a ghemuit la fund, aşteptând să treacă pericolul.

Vedetele au încetinit viteza. Curând au stopat aproape. Pe bord se desfăşoară o activitate care ar umple de uimire pe cei care îşi imaginează că o luptă navală se desfăşoară exclusiv cu mare risipă de sgomot, obuze şi jerbe de apă.

In jur e tăcere adâncă. Numai motoarele bâzâie înfundat cu turaţia redusă la minimum. Echipagiile vedetelor s'au grupat în jurul unor aparate — cutii şi cabluri lungi de cauciuc terminate cu un disc lucitor. Totul pare destul de inofensiv şi ar putea fi confundat la iuţeală cu un aparat de uscat părul dintr'un atelier elegant de coafură. E însă un detector, mai precis un detectiv al sunetului, un aparat de descoperit submarine.

Discul conţine un microfon ultra sensibil. Cablul se scufundă în apă metru cu metru. Ofiţerii ascultă atenţi la căştile lor reacţiile sunetului. Intâi se aude o bolboroseală ciudată, identificată imediat — e apa desfăcută de microfonul în cădere, apoi încetul cu încetul începem să auzim sgomotul unui motor redus, care încearcă prin opinteli, în pauze largi, să se depărteze. E submarinul bolşevic — prada noastră. Vrea să scape, dar e prins în laţ şi vânătorii isteţi de deasupra n'au să-i dea drumul cu una cu două.

Moartea pândeşte sub apă

Comenzile se răspândesc — oamenii aleargă. Deasupra cabinei principale marinarii vedetelor au angajat un schimb de comenzi, cu ajutorul pavilioanelor (steguleţe albe-roşii) care se rotesc, se înalţă, coboară după un alfabet straniu şi încântător.

Gata, comandanţii vedetelor — să-i numim căci s'au umplut de glorie: Locotenenţii Ignat, Zaharia şi Călin Botez, (fiul marinarului şi scriitorului Jean Bart) — s'au pus de acord cu planul de atac.

Motoarele intră în plin. Prima vedetă taie scurt locul unde submarinul a fost descoperit. Celelalte se depărtează repede de locul atacului. Se pregătesc bombe de adâncime — butoaie înţesate de trotil. Gata... prima sboară peste bord. Un moment nu se simte nimic. Un butoiaş pe care l'a înghiţit marea — dar imediat apoi explozia se produce în adânc, cu o violenţă extraordinară. O coloană gigantică de apă svâcneşte spre cer. Vedeta dansează o clipă nesigur pe coama unui val uriaş, dar îşi revine imediat. A doua grenadă anti-submarină este aruncată, de data aceasta cu explozie calculată mai în adânc. Explozia e uriaşă. Pe locul ei se produce mai întâi o gaură, ca şi cum apele ar fi înghiţite spre fund, dar imediat ţâşneşte în spre cer ca o jerbă de apă strălucitoare.

Ne depărtăm. In urma noastră Locotenentul Botez repetă manevra pe aceeaşi direcţie însă travers vedem vedeta lui cum se înalţă cu prova asvârlită înspăimântător înainte.

Coloane lungi ţâşnesc în cer, se resfiră furate de vânt, ca o boare pe care o primim în faţă. Un gând hilar îmi trece prin minte. Acela al placidului jet-d'eau din Cişmigiu, care ne amenţea cu boarea lui în promenadele romantice pe lac din timpul păcii. E rândul lui Zaharia să treacă viforos pe deasupra rechinului de oţel, care chircit în fundul apelor îşi aşteaptă moartea.

Pata de ulei

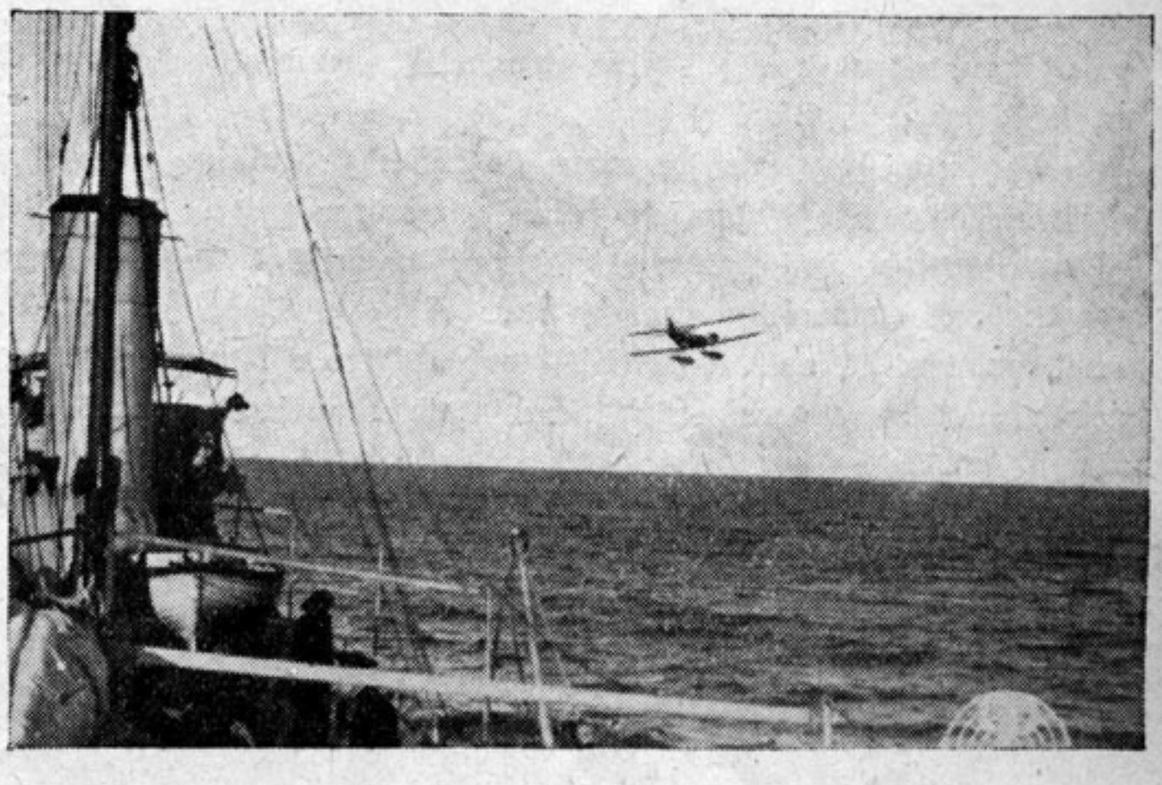
S'a terminat. Apele se liniştesc. Motoarele îşi potolesc ritmul. Revenite din cursa lor nebună vedetele-torpiloare fac rondur şi îşi reiau formaţia. In depărtare N trage mereu cu tunul şi mitralierele. Ce l'o fi apucat oare?

N'avem timp să desluşim misterul, căci iată pe locul atacului, marea cenuşiu verzuie a început să-şi schimbe culoarea. O pată întunecată brună, cu reflexe vinete şi aurii se lăţeşte cu încetul, s'ar părea că un animal uriaş a fost spintecat undeva în adâncul de valuri şi sângele lui ţâşneşte acum la suprafaţă, rânced şi duhnind. E pata de ulei, clasica pată de ulei. Inchişi în carapacea lor, bolşevicii şi-au dat duhul în adânc. Ne felicităm peste cabinele de comandă. Marinarul dela mitralieră mai trage o rafală în adânc, ca o ultimă pomenire. Pata s'a lăţit acum mult de tot, se văd băşici de aer ţâşnind la suprafaţă.

Bolşevicii s'au „fundarisit" pentru vecie. Un marinar care s'a învârtit de o cască bolşevică, la dezastrul crucişetorului „Moscova" s'a împodobit cu ea şi a luat o mutră tragică. Râdem ca nişte nebuni.

A doua victorie s'a împlinit

Se scoate din frenezie tunul torpilorului care bufneşte scurt încă



Un colaborator de preţ al navelor: hidroavionul.

odată. Ne ducem spre el cu toată viteza. Misterul se lămureşte repede, căci deslegarea lui se află scrisă cu ulei şi motorină pe suprafaţa mării. A descoperit şi el un submarin, pe care l'a prins înainte de a se putea scufunda, l'a atacat imediat cu tunul şi mitraliera. Lovit în plin la turela centrală, inamicul a încercat o imersiune rapidă, dar o nouă salvă i-a grăbit scufundarea, de data aceasta pentru vecie.

Două submarine scufundate deodată. Aşa noroc rar se vede.

Auzim sgomot de motoare. Două hidroavioane se rotesc deasupra noastră. Sunt ai noştri, atraşi de sgomotul luptei. Se rotesc deasupra petelor de ulei şi leagănă apoi aripile — VICTORIE — VICTORIE DEPLINĂ.

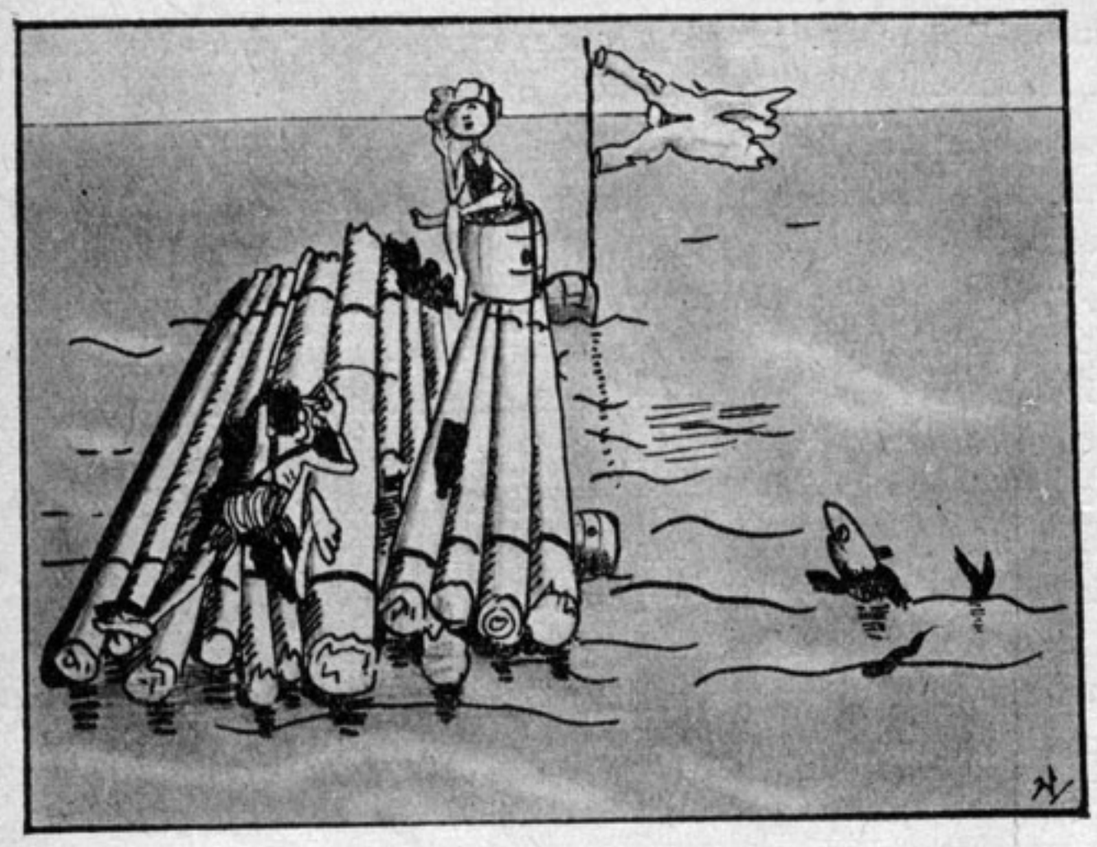
de ŞTEFAN MENGONI
reporter de război P. P pentru
Aeronautică şi Marină

O profeţie.

In vara anului 1898, într'o după amiază cu cer senin şi o lină adiere, Crucişetorul „Elisabeta" — de mult desafectat — executa tirul real pe imensitatea portului Constanţa.

Primul Ministru al României la acea epocă, era Demetru Sturdza a cărui erudiţiune era foarte apreciată, iar integritatea şi austeritatea lui legendare.

Dorind a asista la menţionatul interesant exerciţiu, inedit pentru el, a prânzit la bord, având comeseni Comandantul şi Secundul



— Vo fi foame vouă, dar şi mie

navei, după care instalat într'un fotoliu pe duneta, urmărea tirul pe care îl reluasem.

Peste puţin însă a aţipit ; era explicabil : avea atunci peste 70 ani.

La fiecare detonaţie a tunurilor de 150 mm. calibru, venerabilul president al Consiliului de Miniştri tresărea.

După terminarea tirului, Statul Major al Crucişătorului a făcut cerc în jurul eminentului om de Stat.

Imi amintesc că ne-a vorbit de navigabilitatea Prutului a cărei executare şi întreţinere erau încredinţate atunci unei comisiuni tehnice mixte austro-române.

Permiţându-mi oarecare remarce, în seara aceleaşi zile, un secretar al Primului Ministru mi-a remis din parte-i o broşură cu o măgulitoare nemeritată dedicaţie, conţinând un studiu al său asupra importanţei economice pentru noi a navigabilităţii Prutului.

Când ne gândim că aprecierile analoage care s'ar fi făcut atunci asupra Nistrului, care astăzi sunt logice, ar fi părut fără îndoială absolut himerice.

Intre altele înţelepte recomandaţii referitoare la pregătirea militară care trebue să fie principala noastră preocupare, ne-a rostit următoarele cuvinte pe care le reproduc fidel.

„Eu voi fi dispărut de mult, când dureroase evenimente vă vor face să vă reamintiţi ceeace vă prezic acum :

„Cei mai înverşunaţi, mai perfizi şi mai de temut inamici ai României sunt vecinii dela răsărit. — Făuriţi-vă armele şi comportaţi-vă deci în consecinţă : politica ţărei de asemeni să fie vigilentă şi condusă, ţinând seama permanent de acest periculos adversar".

La acea depărtată epocă nu eram decât un novice în cariera maritimă, îmi răsună însă şi astăzi puternic în memorie lapidarele cuvinte ale lui Demetru Sturdza.

Monstruoasele procedee întrebuinţate faţă de noi, de aceşti fioroşi barbari, fanatizaţi în cea mai neumană rătăcire, abandonându-ne perfid în marele război ; în anul trecut invadând, asasinând nejustificat şi devastând cu o sălbăticie fără precedent în istoria omenirei, provinciile noastre nepreţuite şi comportându-se cu o şi mai înverşunată sălbăticie în conflictul actual, fac mai impresionantă clarviziunea profetică a acestui mare român.

Comandor TEUTU

O podoabă

în casa fiecărui membru

Cadoul

cel mai frumos pentru prieteni

CALENDARUL
LIGII NAVALE ROMANE

executat artistic în 7 culori după originalul d-lui pictor Comandor D. Stiubei

Doritorii îl pot avea trimiţând centralei suma de lei 75 sau adresându-se filialelor şi căpităniilor de porturi.

PLUTAȘII LUI ȘTEFAN CEL MARE

PILDĂ DE CURAJ ȘI DEVOTAMENT

de General ION ANASTASIU

Armele de luptă își fac și o datorie dar și o legitimă laudă cu actele de devotament și de sacrificiu pe care istoria războaelor le consacră. Dar marina, câte nu are la activul ei, câte sacrificii n'a făcut ea pentru a înlesni, a ajuta ca să poată reuși, acțiunea celorlalte arme, în dobândirea victoriei ! Câte exemplare de acestea nu ne înfățișează războaele, în care viața luptătorilor de pe mări, a fost cu drag pusă la îndemâna popoarelor spre a le salva demnitatea și onoarea. Un frumos exemplu îl găsim, dat de marinarii noștri încă de pe vremea lui Ştefan-cel-Mare.

Pe scoarța unei evanghelii vechi dela Mânăstirea Neamț, am dat prin anul 1893 peste o însemnare scrisă în slavonește, despre o luptă ce a avut loc la 1497, luna Octombrie, cu leșii în Braniștea M-rei Neamț, luptă pe care am scris-o și publicat-o într'o broșură sub titlul : *Cetatea Neamț și bătălia dela Branište*, tipărită la Galați în 1892, în tipografia Nebuneli. Puțin timp după aceia, am dat tot așa pe o scoarță de ceaslov în cărțile Părintelui Vlădica Narcis Crețulescu, de cum s'a înecat cea mai mare corabie ce avea Moldova atunci când turcii au atacat și luat Cafa, (Feodosia de azi) în anul 1475, port-cetate unde trăgea la ernatic și flota moldovenească atunci când se pornea dela Chilia cu mărfuri spre Veneția, sau la înapoiere, când iarna ori sloiurile, o apuca pe drum.

Dar înecatul corăbiei de care-i vorba, a fost cu voia celor opt marinari moldoveni, înecată împreună cu încărcătura ei de 106 turci cu comandantul lor, dar și cu șapte vâslași moldoveni ai corăbiei. Și stă scris acolo pe ceaslov, cele ce urmează :

„Livada lui Neonil a rămas pe mâna Mânăstirei, că locul aista i-a fost dăruit de Ştefan Vodă, lui Nica din Răpciuni care a fost plutaș multă vreme pe Bistrița, după cea ispravă cu turcii în apa Cafei când s'a înecat multă samă de turci ce venise asupra cetății aceleia ca s'o cuprindă. Şi de grija ertărei lui Dumnezeu, Nica s'a făcut călugăr pentru așa mare peire de lume și a răposat în Sf. Dumitru. Şi spun călugării cum au tocmit ei lucru cu înecăciunea turcilor ; c'ar fi luat turcii corabia cea mare ca să treacă de cea parte a apei unde era cetatea Cafei, ca s'o bată și s'au suit toți ca la 106 turci și cu cei opt vâslași moldoveni ; iar ai noștri au bortilit în ascuns din mers fundul corăbiei, fără să dea sminteală turcii și a îndreptat-o unde-i jocul apei spre adânc și într'o clipială s'a umplut de apă corabia și s'a lăsat la fund, de n'a scăpat decât Nica eșind la mal de aiastălaltă parte și așa a venit într'un târziu în satul lui“.

După luarea Cafei, venea rândul Chiliei și a Cetății-Albe ; de aceia a trimis Ştefan Vodă la 1479 pe Ion Coloianu Vlahu la Veneția să spună din gură Senatului ce a făcut peste puterile ei țara Moldovei pentru a scăpa Cafa „cel din urmă sprijin al marinei sale și predominarea pe Marea Neagră“.

Și această întâmplare cu înecarea corăbiei, s'a petrecut când pârcălab Chiliei era Vleaco.

Iată un exemplu de cum știau marinarii încă de pe vremea lui Ştefan cel Mare să se sacrifice privind moartea cu dispreț când e vorba de datoria ostășească și de binele patriei !

Cetatea maritimă Chilia, înfloritoare pe vremea lui Ştefan cel Mare.

Chilia şi Cetatea Albă

reintră în patrimoniul românesc

de C. AMIRAL C. NEGRU

RĂZBOIUL la care luăm parte, contra Rusiei, aduce poporului nostru două schimbări mari: întregirea hotarelor dinspre Răsărit şi o infuzie puternică de curaj, în afirmarea drepturilor noastre asupra pământurilor locuite de Români.

De 4 luni de zile numai, s'a vorbit atât: la radio, în conferinţe; s'a scris: în presă şi broşuri, asupra Bucovinei, Basarabiei şi ţinuturilor româneşti de dincolo de Nistru, cât nu mi-aduc aminte să fi auzit într'o viaţă de om. S'a arătat ce parte integrantă din trupul românesc fac parte ţinuturile răpite acum un an, în condiţiunile dureroase pe cari le-am trăit, şi pe cari le cunoaştem cu toţii. S'a arătat, fără reţinere şi fără frică, că neamul românesc nu poate trăi fără aceste mădulare rupte din trupul ţării, ca şi un organism fizic care nu se poate desvolta sănătos şi spre maturitate, când din trupul lui îi lipsesc unele organe esenţiale plinătăţii vieţii. Şi dacă această nevoe de a ne cunoaşte cine am fost, cine suntem, cine trebue să fim, şi ce misiune avem, cum am mai avut aci în Răsărit, ar fi înflorit mai de mult pe ogorul scrisului şi vorbirii româneşti despre pământurile locuite de Români, am fi fost mai pregătiţi, conducători şi conduşi, mai cu seamă conducători, spre a nu ne lăsa operaţi, fără nici un gest de protestare, de durere în amputarea fără precedent în istoria noastră, la care am fost supuşi anul trecut de călăul bolşevic.

Cine ar fi îndrăsnit să vorbească sau să scrie că Moldova lui Ştefan-cel-Mare se întindea până la Nistru; că în Transilvania Românii formează o majoritate de peste 80% din populaţie! Toată presa de peste hotarul de Vest ar fi fost cu spada în mână, şi ai noştri chiar ţi-ar fi cenzurat o îndrăsneală care supără pe vecin. Iar dacă ai fi avut imprudenţa să afirmi că între Nistru şi Bug, cuprins de judeţe întregi sunt pline de sate moldoveneşti, chiar miniştrii tăi de externe ar fi sugerat lui Litvinov să ceară guvernului ţării să-ţi închidă gura, ori să-ţi rupă pana, pentru o atât de mare impietate, care supără pe Stalin.

Această opreliştе, această lipsă de curaj, această frică patologică de a lumina poporul despre noi: de câţi suntem, până unde se întinde neamul nostru, ce drepturi avem noi asupra cutărui pământ; ce am fost noi Românii pentru creştinătate şi pentru Europa în trecut, „ce funcţiuni istorice europene şi creştine a îndeplinit naţiunea română" (N. Iorga), şi ce misiune împlinim noi azi, alături de marele popor german şi sub flamurile genialului lui conducător Adolf Hitler, Mareşal Antonescu şi mareşal Mannerheim; această opreliştе, zic, ne-a dus la ticăiala, la lipsa de demnitate, la nenorocirea din Iunie, 1940...

Să scriem... să scriem mult, despre tot ce-a fost al nostru, şi despre tot ce trebue să fie al nostru, cu curajul pe care ţi-l dă adevărul istoric, şi contribuţia ta ca popor la civilizaţia continentului. Să scriem până când aceste adevăruri vor intra în sângele, în conştiinţa noastră a tuturora şi nu se vor mai găsi, de aci înainte, oameni de conducere, ca cei de eri, cari au tratat viaţa neamului cu uşurinţa şi nepăsarea criminală, care ne-a dus la pierderile dureroase suferite anul trecut.

Şi de aceea, azi, Chilia şi Cetatea-Albă, a lui Ştefan-cel-Mare şi Ferdinand I, au revenit iarăşi în patrimoniul naţional, şi cu toate că s'a mai scris despre ele, scriu şi eu din nou despre aceste chei ale *„Porţii Orientului"* care închidea „poarta Bugeacului", pe unde s'au scurs din Asia toate năvălirile popoarelor barbare şi care în prezent intru în stăpânirea fraţilor moldoveni transnistrieni.

CHILIA

(Puţină istorie, după col. Drăghicescu)

Numele Chilia se crede că derivă din numele ce oraşul a avut la întemeierea lui, Aquileea, nume care îl are şi Aquileea romană, oraş din Nordul Italiei.

Când în secolul III al erei creştine, legiunile romane fură nevoite, sub presiunea înspăimântătoare a barbarilor, să părăsească Dacia lui Traian, şi să se retragă în Moesia, mulţimea băştinaşilor nu trecu Dunărea, ci se retrase în munţi, de unde, după scurgerea barbarilor se scoborî şi unindu-şi puterile întemeie două principate distinctive, Valahia şi Moldova.

Principatul Moldovei, constituit din micile republici: a Bârladului, a Vrancei, a Galaţilor şi a Cetăţii-Albe, era împărţit în trei provincii, având trei mari comandamente militare, sau trei scaune: unul la Baia, al doilea la Iaşi şi al treilea la Chilia, al cărui comandant se numea duce câmpestru şi a avut pe Moise Dingă, ca cel dintâi Duce; iar tribunii, adică şefii echipajelor flotei erau: Pilat Flondor, Avram Pojoga, Coman Ciocan şi Claudiu Baloş.

In 1288 găsim pe Dragoş, proclamat Duce suprem, ca recompensă a bravurei şi demnităţii cu care a împlinit sarcinile ce republica îi încredinţase, şi ca să fie recunoscut de toţi, şi să i se supuie, i se dă sceptrul şi dreptul de a purta căciula cu pană albă.

— In secolul al XIII-lea şi al XIV-lea Veneţienii, Genovezii şi Pizanii înfiinţară în Chilia comptuare, de unde îşi întinseră dominaţiunea fluvială până la Giurgiu şi chiar la Calafat.

— Dela 1355—1460 Chilia cu tot litoralul nordic al Dunării, dela Porţile-de-Fier până la Mare era al Ţării Munteneşti.

Marea importanţă a cetăţii Chilia, înainte de căderea Constantinopolului, reese din judecata sultanului Mahomed, care spune cu privire la cele două cetăţi *Chilia* şi Cetatea-Albă, „până când Românii stăpânesc Chilia iar Ungurii Belgradul sârbesc, până atunci nu vom putea birui pe creştini". Iar Baiazid, în 1484 spunea despre nevoia Turcilor de a cuceri aceste două cetăţi: „Chilia este cheie şi poartă pentru toată ţara Moldovei, Ungariei şi ţările dela Dunăre, iar Cetatea-Albă e cheie şi poartă pentru Polonia, Tătaria şi Marea Neagră.

Ştefan-cel-Mare, presimţea intenţiunile Turcilor privind aceste două cetăţi, ceeace-l face să jertfească prietenia lui cu Vlad Ţepeş, şi în 1465 să cucerească pentru Moldova Chilia şi să pue în ea pârcălabi pe Bahtea.

Căderea Chiliei în mâinile Moldovei aduce supunerea întregei regiuni de pe ambele maluri ale Prutului, spre vărsarea în Dunăre, iar gurile Dunării încetează pentru totdeauna a mai fi ale Munteniei.

Presupunerile marelui Voevod se împlinesc, căci în 1481 Turcii se pregătesc a cuceri cetatea cu ajutorul Domnului muntean Laioş Basarab, zis Ţepeluş. Ştefan însă o ia înainte, sfărâmă armata lui Ţepeluş şi pe el, înainte de a-i veni vreun ajutor turcesc ; ceea ce face pe Turci să amâne lovitura contra cetăţii, care totuşi are loc în 1484 sub sultanul Baiazid, care aliat cu Tătarii şi cu Vlad Călugărul, Domnul Munteniei, poartă pe 350 de corăbii o parte din armata lui, iar cealaltă parte urmează pe uscat drumul spre Moldova ; şi cu toată apărarea vitejească a pârcălabilor Ivaşcu şi Maxim, cele două cetăţi cad : Chilia la 15 Iulie şi Cetatea-Albă la 5 August 1484.

Aci e cazul să arătăm că între al XI-lea şi începutul celui de al XV-lea secol Moldova avea o puternică marină militară, care atinge apogeul sub Ştefan-cel-Mare. In strânsă legătură cu Genovezii şi prin întărirea cetăţilor maritime, el dădu un sprijin puternic marinei şi un mare impuls comerţului pe mare. Ştefan simţea bine că atât timp cât Moldova va fi stăpână pe gurile Dunării, pe Chilia şi Cetatea-Albă, şi va avea preponderenţă în Marea Neagră, nu va putea fi învins aşa ca să nu se mai ridice. Temeinic aşezată pe marina ei, Moldova suportă cu succes colosalele încercări ale Turcilor contra ei.

Căderea Imperiului Bizantin, prin cucerirea Constantinopolului, făcând pe Turci stăpâni ai Mării de Marmara şi ţărmul sudic al Mării Negre, îi puse în situaţiunea de a ataca cu succes predominarea Moldo-Genovezilor în Marea Neagră, căci nemai putând primi nici un ajutor pe apă, prin stăpânirea Bosforului, Moldova nu-şi mai putu susţine posesiunile ei. Cafa, cel mai de seamă sprijin al marinei moldoveneşti, căzând în puterea Turcilor, Moldova pierdu pentru totdeauna stăpânirea Mării Negre, acest lac moldovenesc, cum era numită pe vremea lui Ştefan.

Timp de aproape trei secole Chilia se găseşte în stăpânirea Moldovei, a Tătarilor sub Mârza Cantemir (1637), sub Ruşi, sub Turci, până la 1856, când după războiul din Crimeea şi înfrângerea Ruşilor revine Moldovei, iar prin tratatul din Berlin 1878, cu toată cooperarea armatei române şi înfrângerea Turcilor cu ajutorul nostru, Rusia ne fură Basarabia de Sud ; Chilia Nouă, fundată de Turci pe malul stâng al Dunării, urmează soarta celor 3 judeţe, răpite, iar Chilia Veche, Aquileea romană, rămâne cu delta Dunării, României.

Prin alipirea Basarabiei în 1918 la Patria mumă, ambele Chilii revin României, pentru ca după 22 de ani, într'un nou rapt, în Iunie 1940, să cadă din nou în mâini ruseşti. Azi, când scriu aceste rânduri (Iunie 1941) glorioasele armate germano- române, alungând pe bolşevici dincolo de Nistru, au liberat, pentru totdeauna, cetăţile lui Ştefan-cel-Mare şi Mihai I.

CETATEA - ALBĂ

Numită la Romani Alba-Iulia, nu se poate preciza cine şi când a întemeiat-o. E foarte probabil că poziţia ei importantă la gura Nistrului să fi atras atenţia poporului de marinari şi comercianţi fenicieni ; ceea ce se ştie sigur e că în sec. al V-lea înainte de Christos Grecii, luând din mâinile Fenicienilor comerţul pe apă, înaintară dela Tomis (Constanţa) la gura râului Tyras (Nistru) şi ridicară aci un turn.

Prin fundarea Constantinopolului la anul 330 d. Chr. şi înălţarea Imperiului Bizantin, Marea Neagră devine calea unui intens comerţ pe apă, ceea ce dădu o mare splendoare oraşelor de pe ţărmul nordic al Mării Negre, între care şi Cetatea-Albă.

Cronicarul Melidon spune că la înfiinţarea Domniei lui Dragoş, la anul 1288, micile republici româneşti, între cari şi republica Bârladului cu Cetatea-Albă, cum am văzut vorbind de Chilia, au fost confederate de el într'un singur stat, Moldova, în stăpânirea căruia intră şi posesiunile lor de peste mare, cum şi comerţul şi marina lor. Astfel constituită Moldova, având o bază politică mai puternică şi mai întinsă, veni în contact cu Genovezii, ceea ce avea ca urmare de a-şi spori puterile maritime şi comerciale şi câştigă atâta însemnătate în Marea Neagră, încât se declară stăpână a acestei mări, după cum se poate vedea din titlul, ce-şi luară Domnii Moldovei, de „stăpânitori ai Mării Negre".

La 1400 Juga, Domnul Moldovei, întări Cetatea-Albă, care însă, după scurt timp, căzu în mâinile lui Mircea, Domnul Moldovei, sub Alexandru-cel-Bun, care îi adăogă un al doilea rând de ziduri. Aci, la Cetatea-Albă, în ziua de 26 August, acum 507 ani şi după o lungă şi glorioasă domnie, se stinse din viaţă bunul Voevod Alexandru-cel-Bun.

La venirea pe tronul Moldovei a lui Ştefan-cel-Mare, el îşi dădu seama că poarta deschisă a Moldovei, dinspre Dunăre şi Nistru, trebue închisă, ceea ce hotărăşte pe Ştefan la 1465 să ia Chilia după care merge asupra Cetăţii-Albe, o cucereşte şi pune ca pârcălabi pe Isaia şi Bachta. Prin stăpânirea Cetăţii-Albe, Moldova devine stăpână a Mării Negre. Marea importanţă a Cetăţii-Albe reese şi din documentele aflate în arhiva Veneţiei, în care Exarhul găseşte declaraţia lui Ion Zamblac, unchiul lui Ştefan-cel-Mare, trimis ca ambasador la Dogele Veneţiei, la 8 Mai 1477. „Chilia şi Cetatea-Albă, spune el, sunt tot ce poate fi mai important pentru Moldova, un zid de apărare pentru Ungaria şi Polonia, o cheie pentru a redobândi dela păgâni Crimeea, două fortăreţe de atâta însemnătate, încât nici nu e chip a o spune în câteva cuvinte, ci numai într'o relaţiune separată, dacă va fi cerută de Veneţia ; şi de vreme ce Turcii se pregătesc a apuca aceste cetăţi, el, unchiul lui Ştefan, cere ajutor Veneţiei în contra Turcilor, la care Veneţia se grăbeşte a răspunde cu căldură, că nu va înceta în interesul Moldovei, ca şi cum ar fi pentru sine însăşi".

Prin căderea Cetăţii-Albe în August 1484, cucerită de Baiazid, se îngroapă viitorul maritim al Moldovei, zice Bălcescu, iar când, puţin mai târziu, Turcii cuceresc şi Uzul sau Olbia, pun stavilă incursiunilor Moldovenilor pe Marea Neagră, şi-şi pregătesc o cale lesnicioasă pentru a năvăli asupra Moldovei.

De Chilia şi Cetatea-Albă se leagă şi bătălia din codrul Cosminului, şi iată cum : în 1497, Albert, regele Poloniei, vrând să prindă pe Ştefan, trimise la el o ambasadă, cu asigurarea că Polonia vrea să meargă şi să cucerească cele două cetăţi, Chilia şi Cetatea-Albă, din mâna Turcilor, şi deci să treacă prin Moldova, iar Ştefan să pregătească cele necesare oştirii. Ştefan se bucură de acest plan, dar sfetnicii lui, boierii şi episcopii, îi arătară că la mijloc se ascunde un plan mişelesc, care se dete la iveală, când Leşii intrară în ţară. Ştefan văzând că cele comise nu se potrivesc cu cele promise, le eşi înainte şi-i bătu straşnic în Codrul Cosminului.

La 1750, Ion Vodă-cel-Cumplit, cu un slab ajutor de 600 cazaci, sub comanda unui vechi luptător Pocotilo, care se scoborâră pe 25 de luntre la Cetatea-Albă,

neîntâmpinând rezistenţă din partea cetăţii, o prădară, ucizând în ea tot ce li s'a părut musulman ; iar cu venirea la domnia Rusiei a lui Petru-cel-Mare, şi prin hotărîrea acestuia de a-şi întinde domnia dela marea Baltică la marea Neagră, încep o serie de războaie între Ruşi şi Turci, din care Cetatea-Albă a avut mult de suferit ; importanţa ei politică şi comercială reducându-se mereu prin ridicarea marelui port din apropiere, Odesa, refăcută pe urmele unui însemnat aşezământ cu numele Hagi-Beg, impulsul pe care Impărăteasa Ecaterina a II-a l-a dat pentru ridicarea oraşului şi portului Odessa, a urmărit micşorarea importanţei economice a Cetăţii-Albe, în vederea desvoltării viitoare a comerţului Rusiei pe Marea Neagră.

INCHEERE

Cu toate că nu se poate preciza care vor fi nouile frontiere ale ţării, în noua Europă, după acest război, ceea ce însă se poate prevedea este că situaţia Românilor de dincolo de Nistru se va rezolva conform cu interesele noastre naţionale ; şi se mai poate prevedea încă un fapt îmbucurător, şi anume că lichidarea regimului bolşevic va aduce linişte în Răsăritul Europei, pentru o lungă perioadă de timp. Aceasta va da răgaz muncitorului şi vrednicului popor român ca, îndoindu-şi puterile să tripleze bogăţia acestei provincii ; şi dacă ne referim la câteva date, dintr'o statistică din 1934, care ne dau pentru o seamă de produse ale Basarabiei, cifrele următoare anuale :

500.000 vagoane cereale
12.000 vagoane fructe
25.000 vagoane de vin
157 vagoane de icre negre
etc.
etc.

ne putem închipui ce bogăţie reprezintă triplarea acestor cifre ; iar Prutul şi Nistrul, aceste minunate artere de transport, cari îmbrăţişează întreaga provincie din Nord şi până'n Sud, la Dunăre, puse şi ele în stare de navigabilitate, prin mijloacele technice ale epocii, vor necesita transformarea şi înzestrarea porturilor Chilia şi Cetatea-Albă, pentru a face din ele mari centre de import şi export, la înălţimea bogăţiei provinciei, şi în proporţia pe care o aveau când Moldova era „stăpâna Mării Negre".

Nu este numai dorinţa unei inimi de marinar, ci poate fi o realitate, de a vedea Cetatea-Albă rivalizând, într'un viitor nu depărtat, cu Odessa.

SACRIFICAŢI O ORĂ NUMAI PENTRU VIZITAREA EXPOZIŢIEI

TOT ELECTRIC

Calea VICTORIEI, 50
TELEFON 319/47
VIS A VIS DE
TEATRUL NAŢIONAL

ŞI VEŢI VEDEA CUM PUTEŢI SĂ VĂ FACEŢI CĂMINUL MAI PLĂCUT — MAI CONFORTABIL — ŞI ACEASTA CU

MAI PUŢINE CHELTUELI

Marea ca isvor de inspiraţie în poezia română

(II)

de Comandor N. CRISTESCU

In Iulie la Brusa; în August la Constantinopol; în Septembrie la Triest şi Veneţia, unde petrec toamna şi o parte din iarnă. Mai apoi, agravându-se boala Elenei, se scobor în sud, în Sicilia, unde stau câteva luni. Cum boala se agravă din ce în ce, iau hotărârea să se întoarcă în ţară. Elena însă moare sărmana, pe vapor în drumul spre Constantinopol (Mai 1847).

In 1849 îl găsim din nou pe Alexandri la Constantinopol, unde se dusese să revadă mormântul logodnicei, iar în 1853 face o lungă călătorie în sudul Franţei, Spania şi Maroc.

Iată deci că Alexandri a călătorit mult şi a văzut deseori marea. Ea l'a mişcat şi l'a impresionat, cum se întâmplă pe vapor cu orice călător, care are puţină sensibilitate.

Coardele sale poetice, atât de sensibile şi gata să vibreze, au reacţionat la trecerea peste ele a incantaţiei produsă de mare şi de tot ce se referă la ea şi astfel, cred, se explică cum în opera poetică a lui Vasile Alexandri găsim 20 poezii cu un caracter definit marin. Este drept că în fiecare incantaţiunea produsă de mare este amalgamată de alte sentimente, în special de cel erotic, fie pentru logodnica sa, Elena Negri, fie pentru vre-o Biondineta oarecare, când s'a consolat mai în urmă de pierderea suferită.

Cele 20 poezii cu caracter marin, ce le găsim în opera poetică a lui Vasile Alexandri, sunt repartizate chiar de poet astfel:

11 poezii, în gruparea intitulată de el „Lăcrămioare“ [1]).

Dacă ne oprim puţin asupra acestui număr, vedem că el reprezintă jumătate din numărul total al „Lăcrămioarelor“ şi era şi natural să fie aşa, când ştim că acest volum reuneşte toate poeziile, toate lacrimile, pe cari poetul le-a vărsat, de bucurie sau de durere, dela data de când s'a îmbolnăvit logodnica sa (primăvara 1846) şi până la desnodământul fatal (primăvara 1847). Ori, în tot acest interval de timp, poetul a avut un intim şi continuu contact cu marea.

In toate aceste poezii, tot ce spune poetul despre mare nu reprezintă mai mult interes decât cel prezentat de rama unui tablou, sau de podoabele unei femei frumoase. Marea Adriatică, la Veneţia sau Triest, sau Marea Mediterană, la Palermo, nu este altceva pentru poet decât decorul circumstanţial al nemărginitei sale iubiri pentru *Niniţa*. Din nici una, din aceste poezii, nu izvorăşte dragostea aceea pentru Mare, determinată de instinct, sau de o adâncă înţelegere a frumuseţei ei.

Pentru exemplificare să reproducem două din cele mai bune:

---

[1]) „Pescarul Bosforului“ — „Aşteptarea“ — „Veneţia“ — „Barcorala Veneţiană“ — „O seară la Lido“ — „Gondoleta“ — „Cantoneta Napolitană“ — „Adio“ — „Pe mare“ — „Ursita mea“ şi „La Veneţia mult duioasă“.

CANŢONETA NAPOLITANĂ.

Când vântul se scoală
Turbat de răscoală,
A mărilor val,
Pescarul s'opreşte,
Şi cântă pe mal.
Ca dânsul, de rele,
De viscole grele
Departe să fim.
L'a mării talazuri,
L'a vieţii necazuri,
Ca el să privim.
Junia ne 'nvaţă
Să trecem în viaţă
Ca pasărea 'n sbor,
Cu fruntea 'n lumină,
Cu inima plină
De dulce amor.
Deci fie pe Mare,
Furtună, turbare
Şi 'n viaţă amar,
Noi, veseli pe maluri,
Să râdem de valuri
Ca bietul pescar!

BARCAROLA VENEŢIANA.

Pe marea lină
Care suspină
Stelele toate plutesc uşor.
Dece, drăguţă,
A mea steluţă,
Lipseşti tu numai din horul lor?

Dintre canaluri
Şi de pe maluri
Se'nalţă'un cântic melodios,
De ce, Niniţă,
A ta guriţă
Nu se aude cântând voios?

Tainica noapte
Cu blânde şoapte
Te cheamă, dragă, s'o încununi.
Gondola geme,
Căci multă vreme
N'au fost cu tine printre laguni,

Ah te coboară
Vesel, uşoară,
Dintr'al tău negru palat regesc
Vin' de zâmbeşte,
De străluceşte
Ca un luceafăr dumnezeesc.

Cu blânda-i față
Plutind prin ceață,
Luna din valuri se'nalță'n cer.
A! vină, vină,
Scumpă lumină,
Să mângâi dulce pe gondolier.

Eu în gondolă
Cu-o barcarolă
Visul tău gingaș voiu îngâna.
Și noaptea'ntreagă,
Niniță dragă,
Incet pe Mare te-oiu legăna!

In gruparea de poezii intitulată „Suvenire", găsim două poezii scrise de Vasile Alexandri în 1849, cu ocazia revederii mormântului scump dela Constantinopol [1]).

„Pe malul Mării" este poate cea mai frumoasă poezie cu subiect marin scrisă de poet. Cu toate că și în poezia aceasta Marea nu este decât un decor, o ramă, a sentimentului de reminiscentă durere pentru pierderea suferită, totuși cum se întâmplă deseori și în pictură — rama este mai prețioasă, mai artistică, decât opera însăși (sentimentul de durere al poetului, în cazul de față).

Voi reproduce mai jos atât „Pe malul Mării", cât și cealaltă poezie, „Bosforul", întrucât amândouă sunt foarte frumoase pasteluri ale Bosforului de odinioară.

PE MALUL MĂRII.

In ceasul trist de noapte, când apriga furtună
Pe Marea tulburată, săltând din val în val,
Se'nalță, se lățește și vâjâie și tună,
Sdrobindu-se de mal;

Atunci, când spaima crudă fiori suflă prin lume,
Când tunetul se poartă vuind din loc în loc,
Când Marea frământată s'acoperă de spume
Și norii ca talazuri arunc spume de foc;

Imi place a sta singur pe-o stâncă dărâmată,
S'aud pe maluri vântul cu groază șuerând,
Să văd pe'ntinsul negru furtuna'ntărâtată
Și Cerul fulgerând.

Căci inima mea astfel de jale e muncită
Și plânge cu durere la tine când gândesc
O, maică, înger dulce! o, maica mea iubită!
Tu ce-ai sburat din brațe-mi în leagănul ceresc!

Pierdut în întuneric sub cerul fără stele,
Lipsit de-a ta ființă ce zace în mormânt,
Eu văd nori, în valuri icoana vieții mele,
Și gem cu-al nopții vânt!

Ah! mult amar e ceasul când dorul ce jălește,
Cătând în vremi trecute un suvenir slăvit,
Se'mpiedică în sboru-i și cade, se lovește
De piatra mormântală a celor ce-am iubit!

Cu-a sale pânzi umflate o mică luntrișoară
Pe luciul viu al Mării, de vânt se îngâna
Și sub un cer albastru, ca lebăda ușoară,
Azi lin se legăna;

Dar vântul crunt de-dată, suflând cu vijelie,
Schimbă a Mării față în munți îngrozitori
Și-acum sărmana luntre pe 'ntinderea pustie
Sdrobită se zărește la fulgeri trecători!

BOSFORUL

Dormea în liniștea Bosforului fără valuri,
Intre-a Europii mândre și-a Asiei verzi maluri,
Ca un balaur verde în lupte ostenit.
Din zori și până 'n noapte pe umeri el purtase
Corăbii cu trei poduri, nenumărate vase
Spre-apus și răsărit.

Acum dismierdat însă de-a Ginilor suflare,
Se legăna molatic cu o leneșă mișcare
Și ca oglindă vie, sub cer se întindea,
Iar luna zâmbitoare și tainică și lină,
Vărsând pe-a sale unde dulci spume de lumină,
Cu fața sa bălaie în el se oglindea.

Precum acele păsări, streine, călătoare,
Ce se abat în șesuri la asfințit de soare,
Strângând ale lor aripi căzute de lung sbor,
Mulțime de corăbii cu pânze 'nvelite
Stau, umbre uriașe, fantasme neclintite
Pe luciul Bosfor.
Era la ceasul tainic când Geniii de noapte
Dela un mal la altul aduc duioase șoapte,
Când Marea'ncet adoarme cu-o suspinare grea,
Atunci când lumea-și pune fantastica sa haină,
Când orice zefir trece purtând o dulce taină,
Când orice undă poartă pe frunte-i câte-o stea.

Era la ora tristă când palida cadână,
Cu lacrimi pe-a ei gene, cu fruntea pe-a sa mână,
Privind în depărtare un sbor de elcovani,
Ar vrea pe luciul apei, ca păsările acele,
Să fugă 'n sânul nopții, sburând spre Dardanel,
Departe de tirani,
Nu se zăria atunce pe umeda câmpie
Decât scântei și fulgeri de flacăr'argintie
Ce, șerpuind prin apă, pluteau și s'alungau,
Sau delfin fără număr, care, sărind din mare
Și'n spume luminoase mișcând a lor spinare,
In valuri după stele pe rând se cufundau.

Acum de mult imanul din minaret cântase,
De mult glasu-i puternic la rugăciuni chemase
Copiii lui Mohamed în'naltele giamii;
Nu s'auzea în lume decât suspinuri mute
Și-acele blânde glasuri de umbre nevăzute
Ce vin de prin pustii.

Deodată'n întuneric o barcă nezărită
Trecu ca visul negru pe-o frunte adormită,
Lăsând o urmă lungă pe-adâncul umed plaiu.
Pe mal un cântec dulce se auzi de-odată;
Iar barca cu grăbire spre cântec îndreptată
Se afundă în umbra mărețului saraiu.

In fine, în grupările de poezii întitulate „Mărgăritărele" și „Varia", găsim încă 7 poezii marine scrise de Vasile Alexandri [1]). Nu voiu reproduce nici una din ele,

---

[1]) „Pe malul Mării" și „Bosfor".

[1]) „Mărgăritarele" — „Păsărica Mării" — „Floarea Oceanului" — Yachtul" — „Pilotul" și „Gondola trece". — „Varia" — „Marea Mediterană" și „Tânăra creolă".

ci voi spune doar că şi în aceste poezii marea este tot un decor al exteriorizării de diverse sentimente ; în special al dragostei nostalgice de ţară, sentiment ce apare mai cu seamă pe mare ori de câte ori dispare din vedere ţărmul scump al patriei.

In scopul ce mi-am propus, şi anume acela de-a cerceta înrâurirea exercitată de mare în poezia noastră, am socotit că e mai atrăgător să-mi închipui că — împreună cu cititorii acestor rânduri — suntem nişte pasionaţi colecţionari, nu de poezii, ci de *picturi marine,* şi că suntem dispuşi să batem, spre a le vedea şi noi, la uşa oricărei case, ori cărui edificiu poetic, unde am avea informaţia că se găseşte aşa ceva.

Cu această închipuire făcută, şi cu cele spuse mai sus asupra lui Vasile Alexandri, putem să considerăm ca terminat popasul ce l-am făcut în locuinţa cu aspect de vilă surâzătoare, veselă şi caldă, cu care vom asemui opera poetică a bardului dela Mircesti.

Este drept că cele mai multe poezii marine le-am găsit în nişte încăperi cu decor şi miros de doliu. Veselia însă a celorlalte încăperi, precum şi faptul că marinele găsite sunt amintitoare a celor mai frumoase colţuri de pe pământ, cred că ne-a făcut să ne simţim destul de bine în acest popas.

Pornind mai departe în scopul urmărit, să ne apropiem acum sfioşi în vârful picioarelor, şi să batem încet, încet de tot, la poarta grea, masivă şi impunătoare, a imensului parc, împădurit şi sălbatec, în mijlocul căruia sălăşlueşte ca în basme sobrul şi măreţul castel, ce reprezentă opera poetică a lui *Mihai Eminescu.* Călcând ca pe-un covor pe muşchiul proaspăt şi îmbătaţi de mirosul aromitor al teilor înfloriţi, iată-ne ajunşi la uşa de intrare, de-asupra căreia stă scris în ruginite litere de fer forjat : „Nu 'nvie morţii, e'n zadar copile!"...

Aici misiunea noastră este mult mai grea decât a fost acolo de unde am plecat. Marinele ce căutăm nu sunt aranjate pe saloane, iar acestea nu sunt etichetate. In căutarea lor ne vom înfiora la fiecare pas de frumuseţea fără seamăn al altor piese şi la fiecare pas vom fi tentaţi să renunţăm la ceeace căutăm, pentru a ne fixa privirea şi admiraţia asupra altor peisagii, portrete, sau studii.

Dar iată, colo în fund, la dreapta, una din pânzele ce căutam, ce pare că egalează în frumuseţe pe cele dinprejur. Să ne oprim asupra ei :

Dintre sute de catarge
Care lasă malurile,
Câte oare le vor sparge
Vânturile, valurile ?

Dintre paseri călătoare
Ce străbat pământurile,
Câte-o să le 'nece oare
Valurile, vânturile ?

De-i goni fie norocul
Fie idealurile,
Te urmează în tot locul
Vânturile, valurile !

Ne'nţeles rămâne gândul
Ce-ţi străbate cânturile :
Sboară vecinic, îngânându-l
Valurile, vânturile !

(„Dintre sute de catarge")

Piesa descoperită nu este întâmplătoare. Cine ne-a îndrumat, în scopul urmărit, spre neegalatul edificiu poetic al lui Eminescu, nu ne-a înşelat. Ne-a îndrumat bine. Dacă vom cerceta cu atenţiune, vom descoperi peste 40 de piese, care, dacă nu sunt în totul pur marine, în orice caz în fiecare din ele ne va înfiora emoţia estetică ce ne-o provoacă sentimentul poetului, — exteriorizat cu o neîntrecută artă — pentru „marea ce-o cuprinde un cer înalt de stele plin" ...

Vom avea impresia că rătăcim şi noi împreună cu gândul său şi cu astrul său atât de iubit. Luna, pe „mişcătoarea mărilor singurătate".

Legătura dintre Eminescu şi Mare, înrâurirea exercitată de Mare în poezia eminesciană, este impresionată.

Cred că asupra ei s'ar putea scrie foarte mult. Eu mă voi mărgini numai la câteva reflecţiuni asupra obsesiei, asupra constantului şi adâncului sentiment pentru Mare, ce împodobeşte atât de minunat opera poetică a lui Mihai Eminescu.

Noţiunile de *balneism,* sau *nomadism,* prin cari am cutezat să-mi explic la Alexandri uşoarele sale producţiuni marine, îmi vine să cred că nu-şi au rostul la Eminescu. Dacă luăm ca unitate de densitate apa — căci de ea este vorba — şi dacă luăm cuvântul de densitate în sensul pe care i-l dă Fizica, voiu cuteza să afirm că producţiunile lui Alexandri fac impresia de-a fi mult mai uşoare ca apa, deci capabile să plutească la suprafaţa ei ; acelea ale lui Eminescu însă, sunt mult mai grele, au densitatea mare a metalelor preţioase şi se duc la fund, acolo unde Marea îşi ascunde comorile.

Ele nu tangentează Marea uşor, superficial şi chiar pueril, ca la Vasile Alexandri ; ele nu par a fi rezultatul unor călătorii ocazionale pe Mare, sau a unor frumoase zile de repaos petrecute pe ţărmul Mării.

Fără voie, îmi vine în minte întrebarea : unde a văzut Eminescu Marea şi a rătăcit singuratec pe ţărmul ei ? A văzut el melancolica Mare a Nordului, „goală şi netedă până la limita cercului vizual, cea mai perfectă oglindă a cerului flamand, ce e pe rând elegiacă, sau dramatică ?", sau a văzut tumultoasa, nestatornica şi haina Mare a noastră, Marea Neagră ?

Iată o întrebare la care nu ştiu cine ar putea să răspundă. Inclin să cred că Marea Nordului a fost aceea pe care a văzut-o, cu ocazia studiilor făcute la Iena şi Berlin.

Oricare ar fi fost Marea văzută de Eminescu, simţirea şi concepţiunea sa despre ea nu diferă de aceea a romanticilor francezi, Chateaubriand, Victor Hugo, sau Baudelaire. Ca şi aceştia, el o vede „tumultoasă", cu vieţi omeneşti îngropate sub tălăzuirea ei, posomorâtă şi indiferentă".

Dar, să ne reamintim versurile din Scrisoarea I-a :

„Şi când propria ta viaţă singur n'o şti pe de rost,
„O să-şi bată alţii capul s'o priceapă cum a fost ?"

(Va urma)

Chiar azi

cereţi splendidul CALENDAR
al
LIGII NAVALE ROMÂNE
pe
1 9 4 2

Ocuparea Islandei de către forţele americane

de Comandor TĂNASE IOAN

O telegramă din New-York, cu data din 7 Iulie a. c. vesteşte: „Islanda a fost ocupată de trupe navale americane".

Această veste de însemnătate covârşitoare a pierdut din greutate în ochii publicului românesc al cărui suflet era plin de bucuria ocupării întregei Bucovine. Pentru a se vedea mai uşor însemnătatea acestui fapt pentru actualul război este bine să ne amintim puţin de războiul mondial din 1914—1918. Atunci Germania înconjurată pe uscat de ţări protivnice, pe mare este închisă — blocată — de către Anglia în marea Nordului. Din cauza submarinelor, armei torpiloare şi minelor şi chiar a flotei germane, Anglia a fost nevoită să părăsească blocarea apropiată a porturilor germane din marea Nordului şi marea Baltică şi a găsit că din punct de vedere strategic este mai bine şi mai folositor pentru flota ei să închidă Germania printr'o blocadă depărtată. Canalul Mânecei a fost închis, iar în partea de miazănoapte a mării Nordului a înfăptuit o linie de blocadă ce se întindea dela coasta Norvegiei şi până la insulele Shetland, insulele Orknei şi Scoţia. In tot timpul războiului flota engleză afară de rari excepţii nu s'a coborît mai la miazăzi de paralelul lui Firth of Forth. Singurele legături ale Germaniei cu marea cea largă se îndeplineau prin apele teritoriale norvegiene, legături cari puteau fi uşor controlate şi tăiate de flota engleză, precum şi prin marea Baltică prin mijlocirea statelor scandinavice.

In tot timpul celor 4 ani de război Germania nu a încercat de fel să sfărâme această blocadă şi s'a lăsat să fie înfometată, iar la încheerea păcei a fost silită să predea o parte din navele ei învingătorilor, cea mai mare parte din flotă Angliei; şi ca lovitura să fie şi mai crudă a trebuit ca echipajele germane să ducă singure navele lor în baza engleză dela Scapa Flow. Este adevărat că marinarii germani nu au putut să rabde această înjosire şi la fel ca arabul din poezia *El Zorab* şi-au dat la fund navele cari le era mai dragi ca ochii din cap şi de bună seamă că şi ei au spus englezului: „acum dă-mă la câini dacă vrei". Germania a pierdut războiul, a pierdut fără luptă flota la a cărei făurire şi-au pus toate dorurile, toate puterile, toată nădejdea şi la care ţinea. După terminarea războiului toţi scriitorii marini germani au spus răspicat sus şi tare că poporul german a pierdut războiul pentrucă *nu au înţeles marea şi nu au ştiut să ducă un război maritim.* Poporul german a pierdut o flotă dar a învăţat cum să facă războiul pe mare. Războiul de acum l-a prins cu o marină neînchipuit mai mică decât ceea pe care o avea în 1914. Anglia, care în 1914—1918 câştigase războiul prin blocadă, a căutat să tae şi singura ţeavă de respiraţie — apele teritoriale norvegiene. (Cazul Altmarkt şi minarea apelor teritoriale norvegiene). Germania la rândul său în frământarea şi nedumerirea asupra pricinei pierderei războiului mondial, a ajuns la învăţătura, scump plătită de altfel în războiul mondial, că războiul pe mare nu este decât lupta pentru căile de comunicaţie pe apă şi anume libertatea pentru ale tale şi tăerea pe cele ale duşmanului; că pentru a duce cu sorţi de izbândă un război pe mare pe lângă mijloace este nevoie şi de poziţiuni strategice maritime de unde aceste mijloace să poată lucra mai cu folos în scopul de mai sus: că armata, politica, marina şi aviaţia trebue să lucreze mână în mână în vederea atingerii ţelului suprem, victoria; că toate energiile fizice, intelectuale şi sufleteşti ale întregului popor trebuesc îndreptate pe acelaşi drum spre isbânda desăvârşită în lupta începută.

La începerea războiului de acum, forţele navale germane faţă de cele engleze erau foarte mici, deaceea Germania nu-i rămânea decât să lupte numai cu mijloace pe care le avea şi putea să le aibă la îndemână în timpul cel mai scurt cu putinţă.

Lipsa de nave de linie, a căror construcţie ţine între 3 şi 4 ani, a încercat să o împlinească prin aviaţie şi în deosebi prin aviaţia în picaj (Stukas) iar ca mijloace maritime a căutat să folosească pe acelea a căror făurire în serie poate să fie mai repede la îndemână ca: submarine, şalupe torpiloare, mine, distrugătoare, fără să lase la o parte şi făurirea de nave de linie şi nave mari de suprafaţă. Cum învăţătura războiului i-a arătat trebuinţa de a stăpâni pe timpul războiului poziţiuni strategice a pus armata ca împreună cu flota şi politica să-i cucerească poziţiunile: Danemarca (prin mijloacele politice), Norvegia şi coastele mării Mânecei şi ale Atlanticului francez prin mijloace militare. Plăpândele mijloace de luptă navale aveau nevoie de puncte de sprijin bune pentru a putea înfrunta uriaşii navali englezi.

In timpul iernii 1939—1940 prin întreprinderi zi de zi făcute cu aviaţia a ajuns la încheeri cari i-au dat curajul să înfrunte cu mica ei flotă pe stăpâna mărilor. In primăvara 1940 începe campania din Norvegia sub ochii înmărmuriţi ai întregii omeniri de atâta îndrăsneală. După circa 2 luni dela începutul acestei campanii, d. Churchill este nevoit să declare în auzul întregei lumi că au fost nevoiţi să retragă forţele din Norvegia pentru că nu puteau fi aprovizionate cu ce le trebuia. Deci stăpâna mărilor nu mai era în stare să stăpânească liniile de comunicaţii pe mare cu Norvegia. Plăpândele mijloace de luptă navale germane făcuseră ca stăpâna mărilor să rămână la o depărtare bună de coastele norvegiene. Ea nu îndrăsnise să trimeată în strâmtoarea Skagerak şi Kattegatt, pe unde roiau vapoarele cu întăriri şi aprovizionări pentru armata germană din Norvegia, decât câteva submarine nehotărâte. Atât navele de linie cât şi crucişetoarele grele şi uşoare engleze au găsit că este mai sănătos pentru ele să lase libertatea pentru Germani de a folosi aceste linii de comunicaţii maritime de care atârna isbânda luptelor din Norvegia.

Prin ocuparea coastei norvegiene flota engleză a fost nevoită să-şi mute linia de blocadă dintre Norvegia şi Shetland între Shetland, Islanda, Gröenlanda. Distanţa aceasta din urmă este mult mai mare decât prima. Numărul de nave din care era alcătuită flota engleză în anul 1940 era mult mai mic decât navele ce avea în 1914—1918. Acest număr de nave micşorat trebuia să păzească întinderi de mare, cu mult mai mari decât în timpul războiului mondial. Deaceea şi crucişetoarele cuirasate „Deutschland", „von Spee", şi „Amiral Scheer", crucişetoarele auxiliare precum şi nave comerciale germane au putut să treacă uşor în şi dinspre Atlantic în marea Nordului.

Din apele norvegiene şi până la apele libere ale oceanului Atlantic, drumul este mult mai scurt decât din porturile şi de pe coasta germană. Submarinele şi avioanele germane pot să ajungă mai repede liniile de comunicaţii engleze din oceanul Atlantic şi să ţină mai uşor sub ochi mişcările flotei şi ale navelor de comerţ engleze. Pentru forţele germane oboseala pentru acelaşi rezultat este mai mică.

In Mai 1940 armata germană începe ofensiva pe frontul din apus. Unul din ţelurile, dacă nu cel mai însemnat, ale acestei ofensive a fost de a dobândi în mâna germană coastele Olandei, Belgiei, coasta franceză a canalului Mânecei şi coasta franceză a Atlanticului.

Acum Germania are puncte de sprijin de unde plăpândele sale mijloace navale, distrugătoarele, submarinele, vedetele-torpiloare, puitoarele de mine, precum şi aviaţia pot să ducă cu mult folos lupta contra liniilor de comunicaţii engleze. Ele pot să pătrundă şi mai adânc în oceanul Atlantic, silind forţele de apărare engleze să se răspândească pe întinderi tot mai mari. Canalul Mânecei care în războiul mondial din 1914 a fost în deplina stăpânire a Angliei şi a fost aproape cu neputinţă de atins de submarinele şi torpiloarele germane, acum cade aproape cu totul în mâna germană. Navigaţia engleză abia se prelinge pe sub umbrele malului englez. Pe coasta engleză încep să cadă obuze trase de

tunuri de uscat străine. Aviaţia germană îşi apropie terenurile de lucru într'atât de insula britanică încât Anglia se simte nevoită să părăsească porturile mari şi încăpătoare înzestrate cu uriaşe docuri şi instalaţii, de pe coasta de răsărit şi să folosească porturi mai mici şi mai puţin înzestrate pentru descărcarea vapoarelor ce sosesc de peste mări.

Punctele de sprijin de pe coasta franceză a canalului Mânecei face cu putinţă folosirea cu mai mult câştig a vedetelor rapide contra navelor de război şi comerţ engleze atât prin atacul cu torpile cât şi prin împrăştierea minelor în drumul lor şi la intrările în porturile engleze de pe coasta de miazăzi, coasta de miazăzi-apus şi cea de miazăzi-răsărit.

Stăpânirea portului Brest şi a porturilor de pe coasta golfului Biscaia scoate submarinele şi navele mării Nordului şi a trecerii Shetland — Faroer — Islanda — Gröenlanda, scurtându-le cu mai bine de 500 mile marine — peste 900 km. — drumul până la căile oceanice engleze. Din porturile Atlanticului francez submarinele germane pot să pătrundă 500 de mile mai adânc în liniile de comunicaţie maritimă ale Angliei.

Portul Brest devine un minunat punct de plecare pentru navele de suprafaţă germane mai mari pentru iureşul contra convoaielor engleze.

Bateriile de pe coasta olandeză, belgiană şi franceză dau putinţa să se asigure trecerea navelor germane dinspre Germania spre Atlantic.

După ce organizează punctele de sprijin de pe coasta norvegiană, coasta canalului Mânecei şi coasta golfului Biscaia. Germania începe lupta Atlanticului. Această luptă este dusă cu toate mijloacele atât în larg contra convoaielor cât şi asupra capetelor de linii de comunicaţii adică asupra porturilor engleze şi căilor de comunicaţii dela porturi spre interiorul insulei engleze. Mijloacele de luptă pe care le are sunt folosite acolo unde pot să lucreze mai bine şi mai cu folos. Astfel contra liniilor de comunicaţii în largul oceanului Atlantic şi pe celelalte oceane foloseşte nave de suprafaţă grele, mai cu deosebire crucişetoarele cuirasate *Deutschland,* navele de linie *Scharnhorst* şi *Gneisenau* şi crucişetoarele auxiliare. Crucişetoarele grele şi crucişetoarele auxiliare neliniştesc drumurile maritime din Atlanticul de miazăzi; crucişetoarele grele pe cele de lângă coastele Americei de miazăzi; crucişetoarele auxiliare pe cele de lângă coastele Africei, din Atlanticul de miazăzi şi din alte oceane. Navele de linie dau iureş în Atlanticul de miazănoapte şi cel de mijloc. Aceste atacuri făptuite pe toate mările, turbură pentru o bună vreme navigaţia în regiunile unde se dau, mai ales acele date pe mările îndepărtate de Atlanticul de miazănoapte. Anglia este nevoită sau să lase neapărate acele drumuri sau să-şi răspândească mult forţele sale în cazul că vrea să le apere.

In jurul Angliei roiesc avioanele cari au sarcina de a ţine sub ochi toată mişcarea din insulă, din porturile şi din jurul ei şi de a ciocăni zi de zi căile de comunicaţie din jurul Angliei: capetele marilor artere maritime, porturile, precum şi industriile navale şi de război. Aviaţia pentru sboruri lungi supraveghează Atlanticul în depărtare de 600—700 km. de insula Engleză şi de Gibraltar.

Submarinele aţin calea convoaielor departe în inima oceanului atât în partea lui de miazănoapte cât şi în mijlocul şi în partea de miazăzi din dreptul coastelor Africei.

Distrugătoarele şi vedetele rapide roiesc în canalul Mânecei şi în apele din părţile de miazăzi-apus şi miazăzi-răsărit muşcând mereu din tonajul de război şi mai cu seamă de comerţ folosit de către Anglia.

Mina presărată prin toate mijloacele cu putinţă, nave de suprafaţă mici, distrugătoare, vedete rapide, hidroavioane, ameninţă în fiecare clipă navigaţia engleză, îi pricinuieşte pierderi simţitoare şi ţine marina engleză într'o muncă încordată pentru căutarea şi curăţirea lor neîntreruptă, foarte istovitoare atât pentru navele însărcinate cu acest lucru şi pentru personalul care trebue să cerceteze zi de zi drumurile maritime de intrare şi pe cele din jurul insulei engleze.

Conducătorii englezi încep să se vaite. Din gura primului ministru englez aflăm către sfârşitul lunei Martie 1941:

„Marea bătălie din Atlantic se desfăşoară în întreaga ei amploare".

„Nu numai submarine, dar şi crucişetoare germane s'au aventurat în Atlantic până aproape de coasta americană şi au scufun-„dat câteva din vasele noastre care navigau izolate şi nu în con-„voiuri. Ele au scufundat vase până la 42 longitudine vestică.

„O luptă fără cruţare se dă în prezent în jurul coastelor noas-„tre pentruca trimiterile de muniţii şi alimente să nu poată ajunge „până la noi, căci fără de ele nu vom putea menţine sforţările „noastre nici aici şi nici în orientul apropiat unde teatrul de răz-„boi nu trebue descomplectat.

„In momentul de faţă pierderile noastre au sporit şi noi facem „uz de toate mijloacele de care dispunem pentru a corespunde „acestei încercări mortale".

America tovarăşa de luptă, vede că ajutorul dat Angliei prin legea de neutralitate adică prin faimoasa „cash and carry" numai este de ajuns. Căci legea neutralităţii americane dacă după formă ar fi putut fi privită ca ceva drept, de fapt putea fi caracterizată cu fraza strămoşilor noştri „non omnia quod licet honestum est". America ştia foarte bine că numai Anglia, care avea stăpânirea mărilor şi avea la îndemână peste ocean mari sume de bani gata la data votării legei neutralităţei şi putinţa de împrumut mai târziu, putea trage foloase din această lege pe când Germania cu navigaţia peste ocean tăiată, fără capital, trebuia să se mulţumească cu această formulă şi să primească cu simţământul omului înşelat şi de oameni şi de vitregia soartei această lege iankee. Ea duce mai departe lupta contra drumurilor pe apă ale Angliei. In această luptă intră în joc şi nave de linie germane. Comunicatul Inaltului Comandament German din ziua de 22 Martie 1941 vesteşte:

Amiralul Luetjens şeful unei formaţiuni *navale grele* semnalează ca rezultatul al unei acţiuni mai îndelungate *în Atlanticul de Nord,* distrugerea a 22 cargoboaturi inamice înarmate cu o deplasare totală de 116.000 tone. Vasele de linie germane au salvat şi luat pe bord 800 de supravieţuitori.

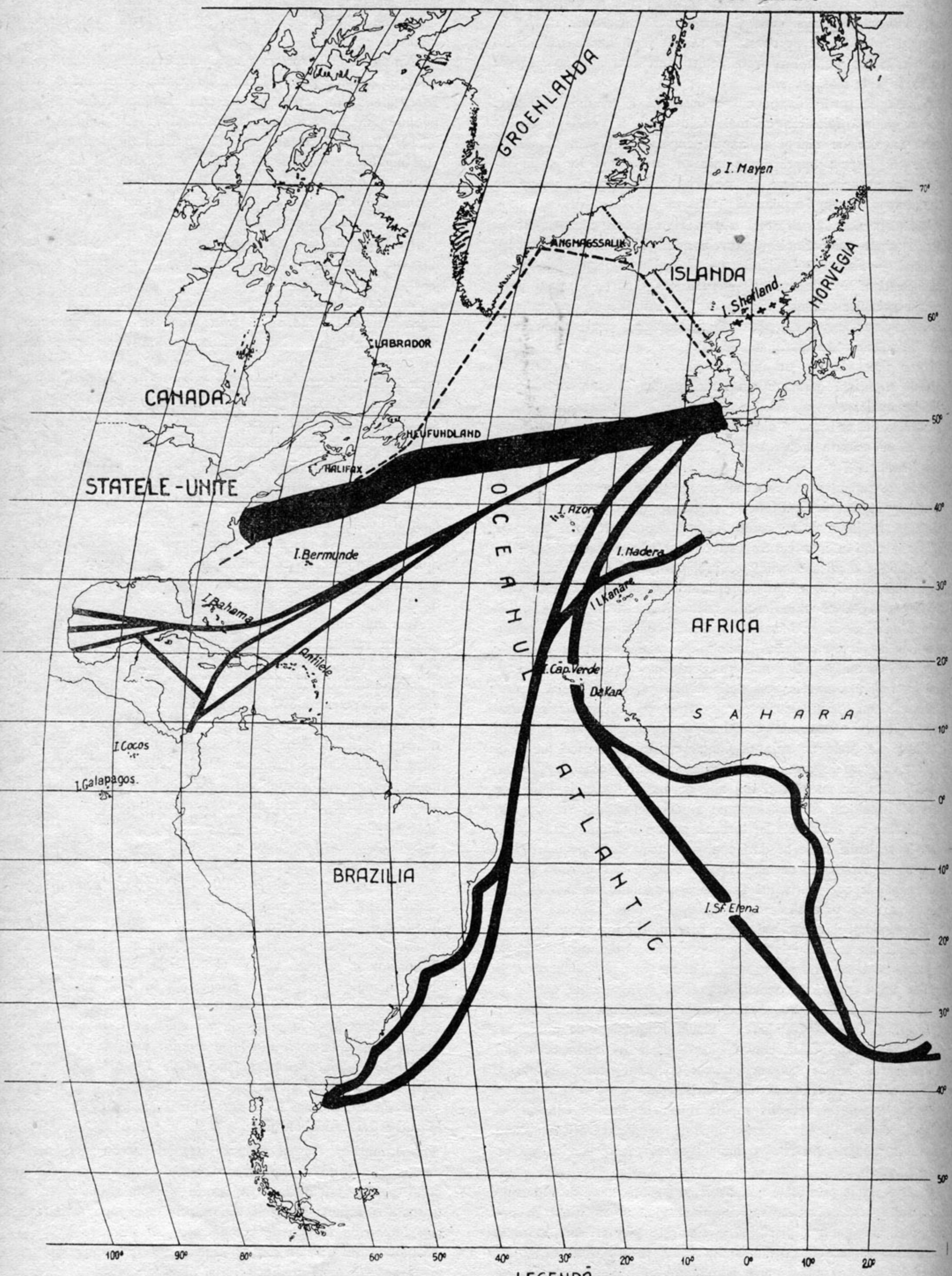
In apropiere de *coasta occidentală a Africei* un convoi supra încărcat şi foarte bine păzit care era destinat Angliei a fost atacat de submarine germane. După ce au urmărit timp de mai multe zile mersul convoiului submarinele noastre au isbutit prin *atacuri repetate* să scufunde 11 vapoare cu o deplasare totală de 77.000 tone.

Aviaţia noastră a pricinuit şi pe ziua de eri pagube considerabile navigaţiei inamice. Au fost distruse vreo 31.000 tone de vapoare inamice iar altele 6000 au fost grav avariate. Astfel în cursul după amiezii, avioane germane au atacat cu mare succes *la nord de Creta* un convoi bine păzit. Fiind lovit în plin de 2 bombe, un vapor cisternă de model recent, a luat foc şi poate fi considerat pierdut. Un alt vapor de 8000 tone a fost lovit drept în mijloc de o bombă şi s'a rupt în două. Un al treilea vapor de comerţ de 6000 tone a fost incendiat. Un contratorpilor englez a fost lovit la proră de o bombă pe când naviga *în largul insulei Malta. In apele din jurul Angliei* avioane de luptă au scufundat *în canalul Bristol* la sud-est de Pembroke un vas de comerţ de 4000 tone şi un vas cisternă tot de 4000 tone. Un alt vapor de comerţ de 3000 tone a fost lovit în plin şi scufundat la sud-est de Aldebourgh.

Telegramele germane asupra iureşului dat de forţele comandate de amiralul Luetjens lămuresc: „Vase de luptă germane au *executat pentru prima dată în istoria războiului naval* în formaţie grupată o acţiune în apele Atlanticului începând astfel *atacul direct împotriva liniilor de comunicaţie ale inamicului.*

Comunicatul german din 22 Martie 1941 prin cuprinsul lui poate să ne dea o icoană credincioasă şi limpede asupra luptei dusă contra legăturilor pe apă ale Angliei de către toate mijloacele aeronavale germane. El cuprinde întreprinderi ale aproape tuturor mijloacelor de luptă germane şi lămureşte foarte bine partea stra-

DRUMURILE COMERȚULUI MARITIM ÎN ATLANTIC.



LEGENDĂ

++++ Linia de blocadă Engleză din anii 1914-1918
-·-·- " " " " " " 1941.
---- Drumul convoaelor
▬▬ Drumurile comerciale maritime.

tegică. In celelalte comunicate sunt cuprinse întreprinderi numai la o parte din mijloacele de luptă germane.

Tonajul englez este măcinat zi de zi. Mijlocia pierderilor de tonaj este cuprinsă între 20 şi 30 mii tone pe zi, ceea ce însemnează 7,3—11 milioane tone pe an. Cifre cu mult mai mari decât pot să construiască industriile de construcţii navale engleză şi americenă împreună. Restul industriei de construcţii navale se află aproape numai în ţări prietene sau ocupate de Germania. In anul 1939 Anglia avea circa 18 milioane tone vapoare şi corăbii. Canada, Australia, Noua Zeelandă şi celelalte Dominioane la un loc aveau circa 3 milioane tone de vapoare şi corăbii.

Mijloacele pentru apărarea convoaielor şi mai cu deosebire distrugătoarele încep să lipsească Angliei. Ea este nevoită să amaneteze pe 99 ani insule şi baze aeronavale din jurul coastelor americane. America cu o piatră loveşte două vrăbii. Intâi îşi asigură puncte strategice aeronavale pentru apărarea îndepărtată a coastelor sale şi mai cu osebire a legăturii sale de viaţă şi de moarte între cele două oceane, canalul Panama ; al doilea şi-a asigurat un drept de hipotecă pentru ca să poată ridica drepturi de moştenire dacă s'ar întâmpla că imperiul britanic să ajungă în urma acestui război astfel că va trebui moştenit de cineva. Mai ales că această prevedere merge foarte bine mână 'n mână cu dorinţa Statelor Unite ale Americei de Nord de a stăpâni lumea, dorinţă arătată în conferinţa dela Washington din 1920 de a avea o flotă tot atât de mare ca şi Marea Britanie. Pentru a împlini această dorinţă Anglia a fost nevoită să-şi micşoreze flota ei proprie.

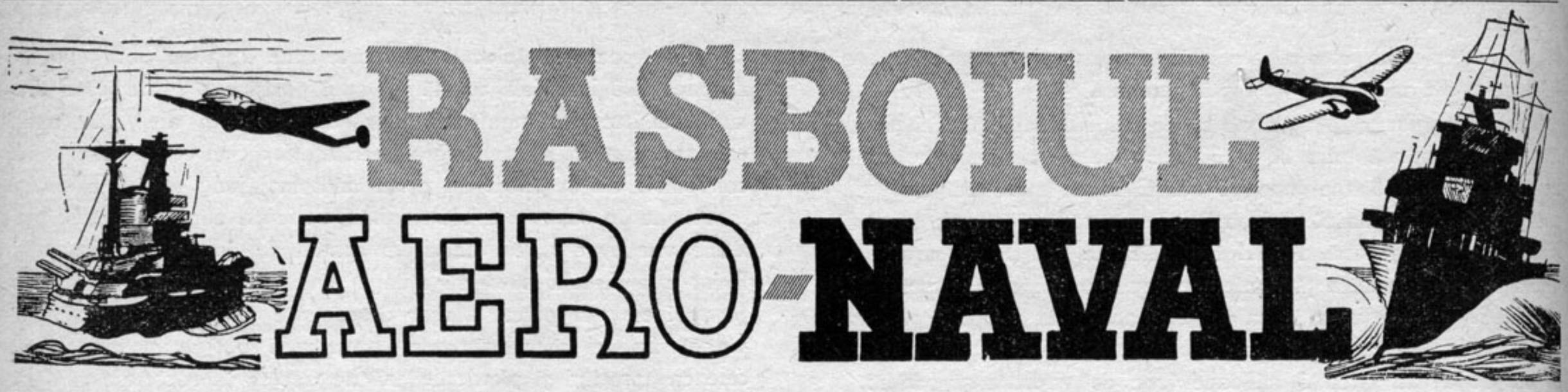
Ajutorul american plătit aşa de scump de către Anglia se macină cam repede. Tonajul scade mereu. Putinţa de transport spre Anglia se micşorează. Mijloacele băneşti încep şi ele să se împuţineze. Ajutorul american trebue mărit. Faptul că toată America lucrează pentru Anglia nu este deajuns. Aceasta este o afacere comercială. Ajutorul trebue dat atât pe cale militară cât şi financiară şi navală. Legea neutralităţii este schimbată. Formula „cash and carry", trebue înlocuită. De formă este schimbată în folosul Angliei, în fapt ea cade tot mai mult în folosul Americei. In loc de plata cu bani ghiaţă a materialului de război apare împrumutul în natură aşa fel că la sfârşitul războiului Angliei să dea înapoi Americei material în natură. Această înseamnă: „Ieu te ajut dar după război, tu Anglie vei munci pentru mine cel puţin o viaţă de om". Este dela sine înţeles că în felul acesta America va lua asupra ei conducerea şi deci şi câştigul cel mare al comerţului englez de peste mări. In dorinţa de stăpânire a lumei America a făcut încă un pas mare. Şi-a arvunit ca slugă pe cel mai mare imperiu al lumii şi în acelaşi timp l-a înlăturat dintre concurenţi. Dar materialele împrumutate trebue să ajungă în Anglia pentru a o lega şi mai bine. Altmintrelea s'ar putea întâmpla ca la sfârşitul războiului Anglia să ceară ca materialul trimis în fundul oceanului de către luptătorii aeronavali germani să fie socotit ca profit şi pierdere în socoteala Americei. Deci trebuesc găsite alte forme de a lua parte mai mare la război căutându-se a se ascunde adevărul prin vorbe mari. Astfel se scoate din senin la iveală ameninţarea continentului american. Pentru apărarea lui se hotărăşte ocuparea Gröenlandei, de către forţele aeronavale americane. Pe coasta Gröenlandei se fac baze aeronavale americane. Deci de aci înainte legătura între porturile Americei — în ele cuprinzându-se şi cele ale Canadei — şi coasta Gröenlandei, trebue socotită ca drum maritim american şi deci dreptul şi datoria pentru forţele aeronavale americane de a începe apărarea lui .Contra cui ? Natural contra atacatorului, care acum se întâmplă să fie german. Apoi în felul acesta se poate să se şi ascundă poporului american neputinţa forţelor aeronavale engleze de a preîntâmpina măcinarea zi de zi a tonajului trimis încărcat cu mărfuri de război americane spre Anglia. Drumul drept America-Anglia, nu mai poate fi ţinut, el trebue abătut mai spre coastă. Anglo-Saxonii învaţă să preţuiască învăţăturile lui Nastratin Hogea, că uneori drumul ocolit deşi mai lung, deşi printre gheţari, poate să fie mai sănătos. Din lupta pentru Norvegia englezii au învăţat pe pielea lor că aviaţia, ce are câmpuri de lucru pe uscat, poate să înlocuiască foarte bine flota pe o distanţă de aproape 200 km. dela coastă. Şi apoi poziţiunea strategică a drumului abătut dealungul coastelor canadiene şi ale Gröenlandei este mult mai în folosul anglo-american decât în cel german. Dacă convoaiele au de făcut un drum mult mai lung pentru a ajunge în Anglia în schimb şi blestematele nave de suprafaţă grele germane vor avea şi ele un drum destul de lung din Norvegia, Brest sau Biscaia până să ajungă drumurile bătute de convoaie. Şi apoi ele vor putea fi uşor descoperite şi ţinute sub ochiul aviaţiei. La fel şi submarinele. Americanii pot acum foarte bine cere ca „profitul şi pierderile" să fie trecute în socoteala engleză. Flota engleză are acum spaţii mai mici de apărat ; trebue să fie în stare să-şi apere convoaiele aşa fel ca pierderile să se micşoreze pe cât este cu putinţă.

Pentru înlocuirea unei părţi a tonajului pierdut se găsi o formă de a se călca peste dreptul internaţional. Sub acuza de a ţine loc în porturi — la fel cu supărarea lupului pe mielul din vale care-i turbura apa — pune stăpânire pe navele neutrilor şi cele ale Axei aflate în porturile americane.

In acelaş timp s'a făcut încă un pas în luarea în primire a moştenirei engleze. Navele sechestrate sunt puse să facă drumuri spre America de Sud, pentru ca Englezii să şi le poată retrage pe ale lor de pe aceste drumuri pentru a le folosi în transporturile America-Anglia. John Bull aflat la ananghie cu toată dorinţa de a-şi păstra liniile acestea pentru timpul de după război, a trebuit să lase locul unchiului Sam.

După campania din Grecia şi Creta pierderile engleze atât în nave de comerţ dar mai cu deosebire în nave de război sunt aşa de simţitoare că lipsa lor se resimte şi mai mult. Măcinarea de tonaj din Atlantic şi din jurul insulei engleze nu scade ci pare, că vrea să crească. Anglia pare că nu este în stare să facă faţă nici acestei noui situaţii deci ajutorul trebue împins mai departe. Mai ales că se poate face încă un pas atât în pregătirea de luare în primire a moştenirei engleze dar mai cu seamă în dobândirea unei poziţii strategice de unde să se poată încuia flota eventualului învingător să iasă din marea Nordului întru apărarea drumurilor comerţului maritim mondial. America ştia mai dinainte şi a văzut chiar în timpul războiului de acum că înainte de începerea oricărei acţiuni militare este nevoie de o pregătire politică pentru a ocupa poziţiunile strategice cele mai bune. Lupta de strategie maritimă poate să înceapă şi poate fi dusă pe calea pacinică sau aparent pacinică cu mult înainte de a începe să bată tunul sau să cadă bomba. Un război maritim are nevoie de poziţiuni strategice de unde forţele aeronavale să poată lucra cu folos. Contra Europei pot fi folosite poziţiuni strategice în apropierea Europei şi toate acele poziţiuni strategice de unde se pot tăia toate drumurile comerciale oceanice ale Europei. Apoi această Europă care în urma sguduirilor ce a suferit a început să se deştepte. Ea este cuprinsă tot mai tare de vântul naţionalismului. Inşelată cu făgăduieli de ajutoare cari s'au dovedit a fi numai o cursă cămătărească întinsă în scopul de a i se lega tot mai mult braţele muncitoare în aşa fel ca produsul muncei lor să fie înghiţit de lacomul viţel de aur, începe să se unească pentru a putea lupta mai cu folos contra lui. La se mai foloseşte atunci uriaşa îngrămădire de aur la care se lucrează cu sârguinţă începând cu mult înainte de începerea războiului mondial din 1914. Cele două războaie, cel din 1914 şi cel de acum au făcut ca aproape tot aurul lumei să se strângă în America. Mare parte din el ca plată pentru cumpărături de materiale trebuincioase pentru ducerea războiului, altă parte pentru a fi pus în siguranţă. Prin îngheţarea conturilor diferitelor state America pune mâna şi pe acest din urmă aur. Aşa că dacă metoda financiară şi economică care începe să fie îmbrăţişată tot mai mult de săracele state muncitoare europene ar fi îmbrăţişată şi de celelalte state ale lumii cari mai toate sunt sărace şi sunt înclinate să înlocuiască aurul cu putinţa muncii braţelor fiilor lor, atunci toată strădania de a strânge aurul a fost în van.

(Sfârşitul în numărul viitor)



RĂSBOIUL AERO-NAVAL

1 OCTOMBRIE — DELA UN NUMĂR LA ALTUL — 30 NOEMBRIE

Pentru a nu deveni banali, prin repetare, în cronica de față ne vom restrânge numai la faptele de seamă.

Aviația a continuat deoparte și de alta distrugătoarea activitate, cu toată vremea rea, aruncând bombe în Anglia, în Germania, în Italia, asupra Maltei, — dar mai ales în crâncenele lupte din Libia și în U. R. S. S.

Submarinele la fel, în grupuri și agățându-se zile întreg ide câte un convoi, au scufundat uneori întreg convoiul.

Cea mai răsunătoare acțiune a fost scufundarea marei nave portavione ARK ROYAL în Mediterana și avarierea cuirasatului MALAYA, la 14 Noemvrie.

Tonajul total al navelor scufundate se ridică la 14 milioane!

Lupte navale propriu zis n'au fost. Dacă s'ar considera o debarcare ca o acțiune navală, apoi e de semnalat încercarea din cursul nopții de 23-24 Noemvrie a englezilor, de a debarca, în massă, pe coasta franceză dar au fost respinși cu mari pierderi.

AFRICA

Vulcanul încercuit dela Tobruk a început la 19.XI să erupă: englezii au pornit la o ofensivă viguroasă, bine pregătită, pe tot frontul din Marmarica. După ce au rezistat atacurilor, trupele germano-italiene au trecut la contraatac. Toate încercările englezilor de a ieși din Tobruk au dat greș.

Luptele înverșunate au durat până la încheerea cronicei, englezii fiind respinși, cu toate forțele zeelandeze și australiene aduse. Aliații au făcut numeroși prizonieri. Pentru englezi, nereușita trâmbițatei ofensive însemnează un mare eșec.

DIPLOMATICE

La nota engleză adresată Finlandei, prin care i se cerea să înceteze lupta, aceasta a răspuns demn, arătând amenințarea permanentă a sovietelor, cu toată pacea încheiată anul trecut și deci hotărîrea de a lupta până la capăt, spre a-și asigura viitorul.

★

Nota de protest a Japoniei, adresată guvernului Indiilor Olandeze, prin care se considera transporturile de materii prime pentru Uniunea Sovietelor ca un act de neprietenie, a fost respinsă, Indiile Olandeze păstrându-și și în viitor libertatea de acțiune.

★

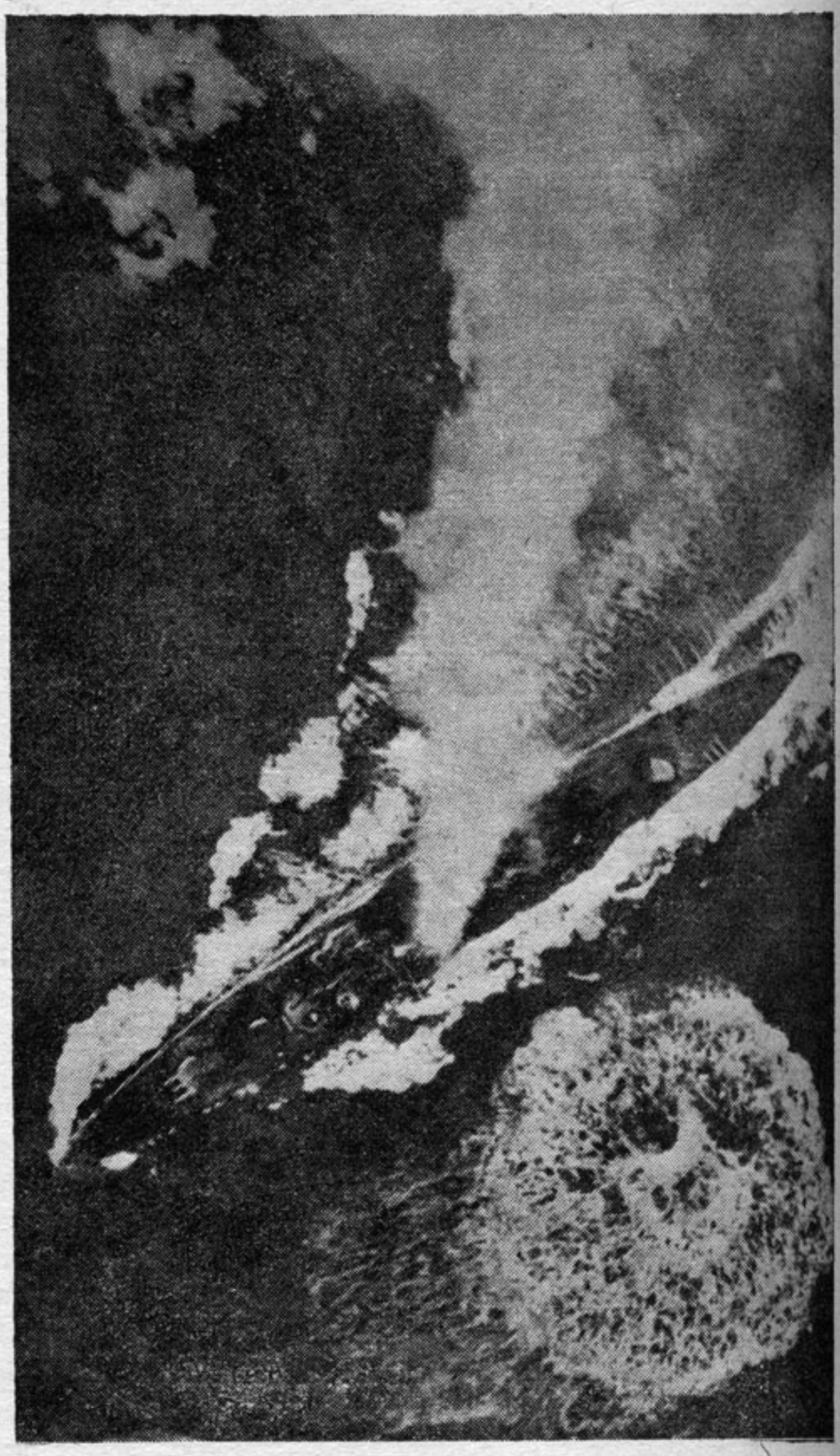
Tensiunea dintre Japonia și America în creștere. Statele Unite a decretat înarmarea vaselor de comerț la 17 Octombrie.

S'a început întărirea bazelor navale dela Midway, Alaska, Kodiak și Dutch din Pacific.

La 26 Octombrie s'a ridicat interdicția vaselor americane de a pătrunde în zonele de război.

La 30 Octombrie președintele Roosevelt a rostit un discurs incendiar, acuzând Germania de veleități de a cuceri America de Sud. In privința distrugătoarelor americane torpilate de submarine germane, s'a dovedit că acestea au fost cele atacate.

Relațiile din ce în ce mai încordate, cu toate zilnicele



Un cuirasat englez lovit în plin de bombe aeriene.

convorbiri la Washington. Rezultatul e știut: războiul a început și în Pacific.

La 3 Noembrie Statele-Unite au trimis un ultimat Finlandei, să înceteze lupta. Finlanda a respins ultimatul.

La 7 Noembrie Statele-Unite cere dela soviete baze

navale în Siberia, iar la 20 s'a cerut revizuirea relaţiilor cu Franţa.

La 24.XI, trupe americane au ocupat Guiana olandeză, sub pretextul de a păzi minele de bauxită.

La 30 Noembrie, Anglia a trimis Finlandei, Ungariei şi României un ultimat, cerându-le a retrage trupele cari luptă contra bolşevismului, — contrar se consideră în stare de război. Atât Finlanda cât şi România au răspuns demn ,arătând primejdia de veacuri şi ultimele acte agresive ale Moscovei, care indrituește dreptul nostru de a lupta pentru a ne asigura existenţa şi liniştea în viitor.

FRONTUL DIN RĂSĂRIT

1.X. Operaţiunile pe Nipru se desfăşoară cu succes. Trupele finlandeze au ocupat Petroskoje.

Cuirasatul „Revoluţia din Octomvrie" a mai suferit un atac aerian.

Trupele române câştigă teren la Odessa. Şase vapoare ruseşti s'au refugiat în Turcia.

2-3.X. Operaţiunile continuă cu succes. Aviaţia a bombardat Moscova, Leningrad, stabilimentele Kirov. O nouă mare ofensivă s'a deslănţuit.

4.X. Operaţiuni de mare amploare sunt în curs. Aviaţia germană a scufundat în M. Neagră vapoare cari transportau trupe. Porturile Orienbaum şi Kronstadt din nou bombardate. O încercare de debarcare sovietică în golful Finlandei a fost zădărnicită.

5 X. Operaţiunile continuă cu succes. In Ucraina de Sud au fost făcuţi 12.000 prizonieri şi s'au capturat 34 care blindate, 179 tunuri şi 472 mitraliere, distrugând 84 avioane.

6 X. Ofensiva continuă cu succes. Alte încercări de debarcare în golful Finlandei au fost respinse cu mari pierderi.

7 X. Ofensiva continuă. Portul Rostov violent bombardat de aviaţia germană.

8 X. Ofensiva pe sfârşite : în sectorul Wiasma mai multe corpuri de armată sovietice sunt încercuite. Armatele germane dinspre Dniepropetrovsk, după ce au cucerit Melitopol, s'au unit cu cele române dinspre Sud, atingând Berdiansk şi Mariopol la Marea de Azov. Mai multe divizii sovietice sunt în curs de nimicire.

9 X. La Sud trupele aliate înaintează spre Rostov. La centru uriaşele forţe ale lui Timocenko au fost complet încercuite în sectorul Briansk şi Wiasma.

11 X. In regiunea Mării de Azov, nimicirea trupelor încercuite s'a sfârşit. Armata germană a generalilor Manstein şi Kleist, *împreună cu cea română a generalului P. Dumitrescu* a bătut şi nimicit armata 9-a şi 18-a bolşevică, făcând 64.325 prizonieri şi capturând 126 care de luptă, 519 tunuri şi numeros material.

In celelalte regiuni nimicirea continuă. In faţa Odessei au fost scufundate mai multe vase sovietice.

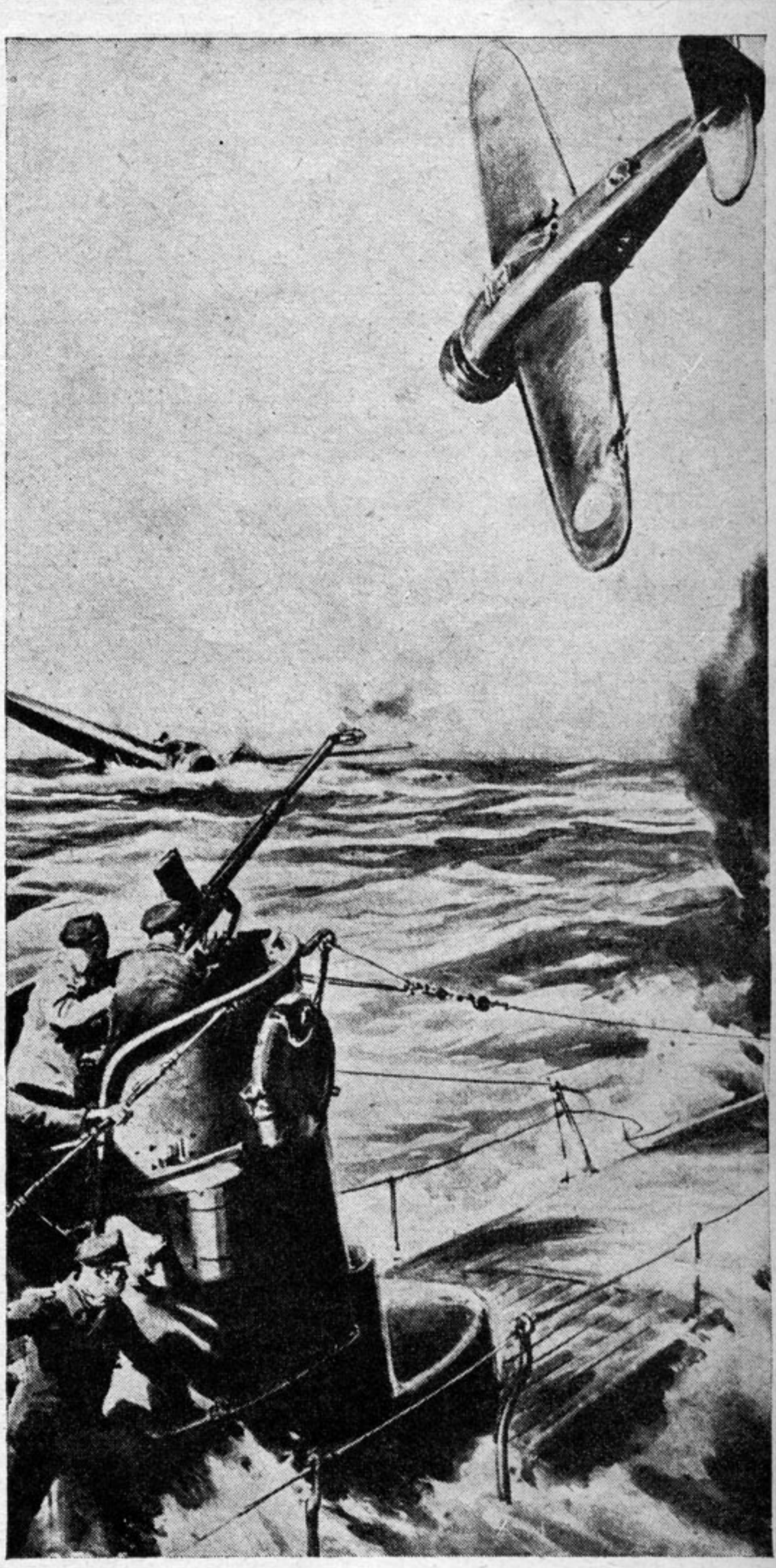
12 X. Dela Marea de Azov până la platoul Valdai, pe un front de 1.200 km., trupele aliate sunt în plină înaintare către Est. Numărul prizonierilor s'a ridicat la 200.000.

13 X. Operaţiunile continuă conform prevederilor. Nimicirea forţelor încercuite la Wiasma e aproape terminată. Numărul prizonierilor se ridică la 350.000.

14 X. Forţele încercuite la Wiasma complet nimicite. Numărul prizonierilor trece de 500.000, — iar dela începutul operaţiunilor de 3.000.000.

15 X. Operaţiunile din jurul Odessei capătă un ritm mai viu, prin bombardări directe sau aeriene.

16 X. Trupele române au rupt ultimele poziţii din jurul Odessei, pătrunzând în oraş simultan pe toate direcţiile.



Uneori şi peştii de oţel doboară vulturii.

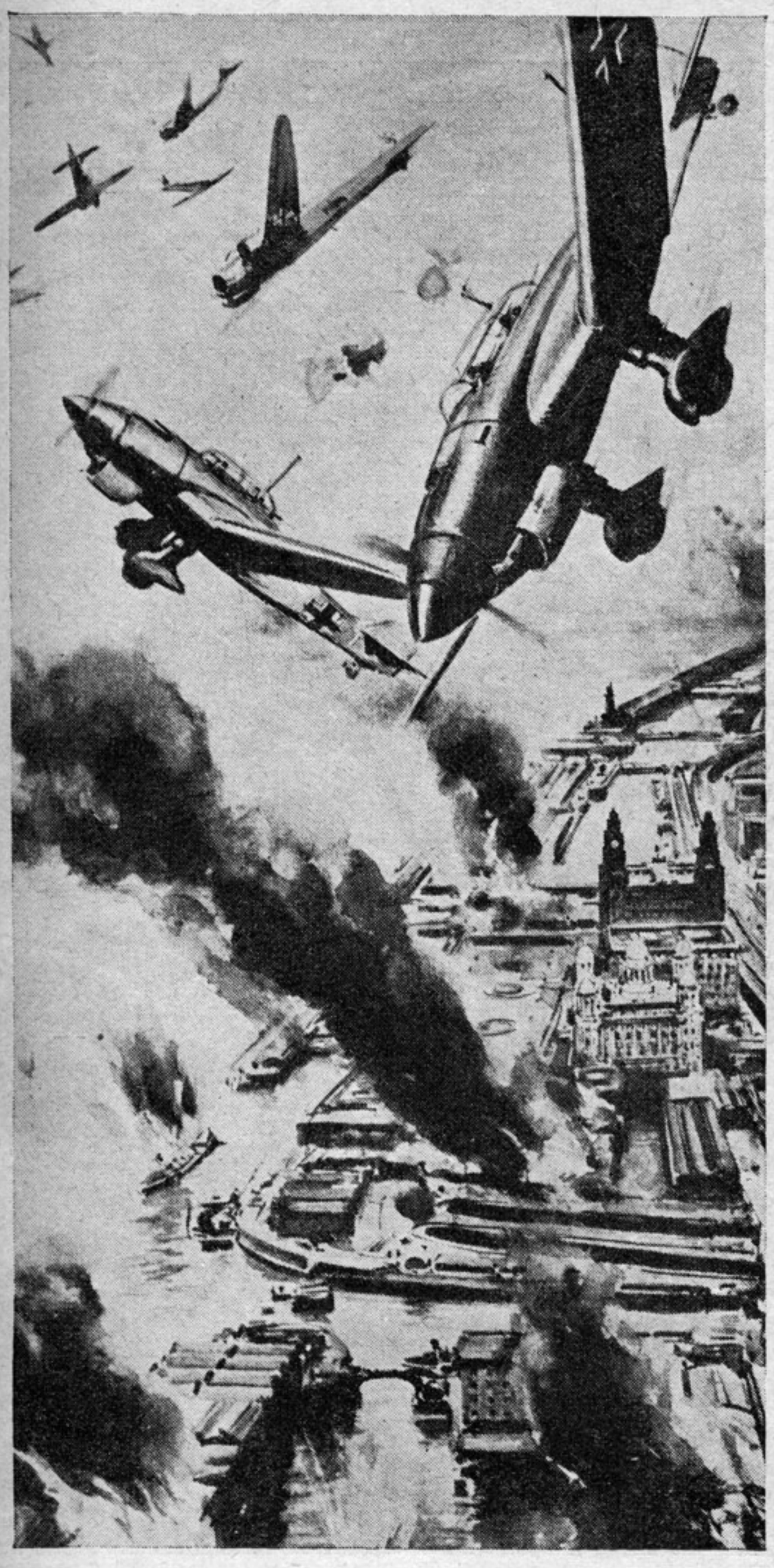
In jurul Moscovei trupele germane au ajuns la 200 km. Oraşele Kaluga şi Kalinin au căzut. La Briansk numărul prizonierilor se ridică la 560.000, al carelor blindate capturate la 888 şi al tunurilor la 4133. Murmanskul violent bombardat.

17 X. In largul Odessei au fost scufundate 6 vapoare cu un tonaj de 30.000 tone, iar alte 8 avariate.

In sectorul Doneţ, urmărirea continuă.

18 X. Dubla bătălie dela Briansk şi Kiasma s'a încheiat prin distrugerea a 8 armate compuse din 67 divizii infanterie, 6 de cavalerie şi 6 blindate. Prada se ridică la : 657.948 prizonieri, 1241 care de asalt, 5396 tunuri şi alt material.

19 X. In regiunea Donețului înaintarea continuă. Portul Taganrog şi oraşul Stalino au fost ocupate. La Nord a fost cucerită insula Dagoe.



Bombardarea aeriană a unui mare port englez.

22 X. Moscova începe a fi încercuită pe la sud-vest şi vest, ajungând în unele puncte la 60 km.

23 X. Operaţiunile în continuare spre Crimeia. Leningrad şi Moscova bombardate violent.

24-25 X. Fortificaţiile din jurul Moscovei străpunse. Harkovul şi Belgorodul au căzut.

26-28 X. Inaintarea continuă între Don şi Doneţ.

29 X. După înverşunate lupte s'a pătruns în Crimeia.

30 X. Trupele româno-germane au pătruns în Kramatorska. Aviaţia a bombardat Kerci. Trupele germane au trecut Doneţul.

1 XI. Trupele româno-germane continuă înaintarea în Crimeia. Pe coasta de apus a peninsulei au fost lovite un crucişetor, două distrugătoare şi un vas de transport.

2 XI. Simferopol, nod de cale ferată, a fost cucerit.

3 XI. Urmărirea trupelor sovietice ce se retrag spre Kerci şi Sebastopol continuă. Aviaţia germană a scufundat mai multe vase de transport şi a bombardat Sebastopolul, Yalta şi Novorosisk.

La centru a fost cucerit Kursk.

4 XI. Trupele aliate au ajuns la mare la Feodosia. Aviaţia a bombardat alte vase.

5-7 XI. Munţii Yaila au fost trecuţi, Yalta ameninţată. Alte 6 transporturi navale au fost scufundate.

La Nord, repetatele încercări sovietice de a ieşi din Leningrad au eşuat.

8 XI. Submarinul „Delfinul" a scufundat vapoare sovietice cu o deplasare de 12.000 tone.

9 XI. Yalta a fost ocupată.

10 XI. Aviaţia a scufundat la Sebastopol un crucişetor şi un vas de transport. Trei vedete sovietice s'au refugiat în Turcia.

12 XI. In Crimeia urmărirea continuă. Inaintarea spre Rostov continuă.

13 XI. Ultimele fortificaţii dela Kerci au căzut. Mai multe crucişetoare şi vapoare de comerţ grav avariate.

14-16 XI. Kerci şi Sebastopol sub focul artileriei.

17 XI. Trupele germano-române au ocupat oraşul şi portul Kerci, cheia mării de Azov.

18-19 XI. Violente atacuri aeriene la Moscova. Linia Tula-Volokolamsk a fost străpunsă. Incercarea sovieticilor de a evacua trupele din Leningrad cu avionul a eşuat.

Un submarin sovietic a torpilat un vas turcesc în apele bulgare.

20 XI. S'a dat publicităţii ordinul de zi Nr. 16, de citare pe armată a Marinei Regale Române.

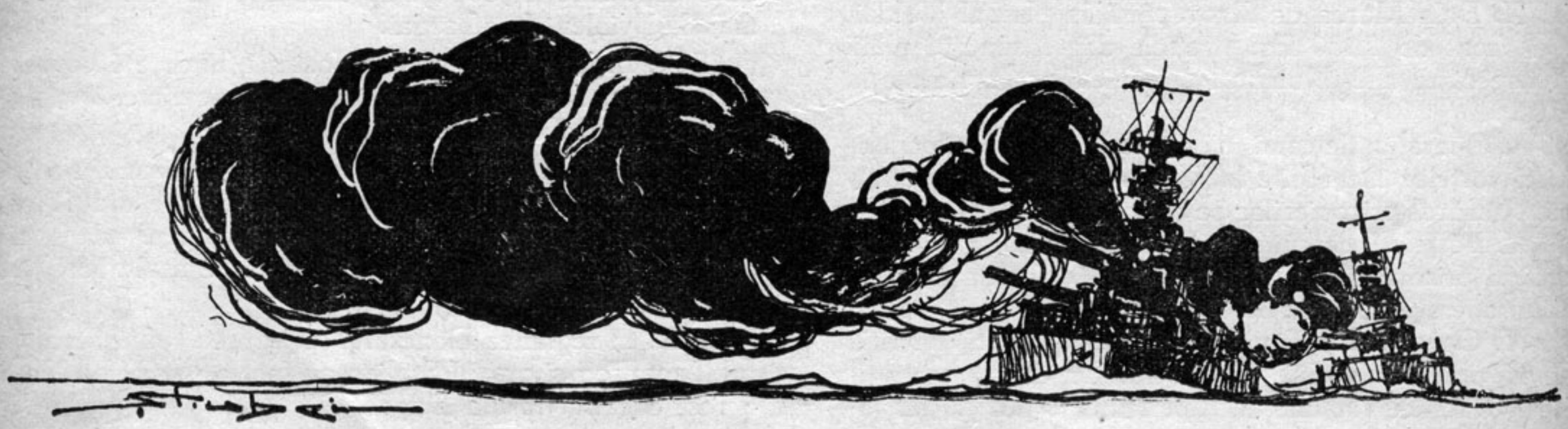
21-22 XI. Noui progrese în regiunea Donetului. *Rostovul a fost cucerit,* — drumul spre Caucaz deschis.

23-27 XI. Incercuirea Moscovei continuă. In regiunea Rostov, Rușii au trecut la o viguroasă contraofensivă, spre a salva Caucazul.

28-29 XI. Contraatacurile sovietice dela Rostov respinse.

30 XI. Rostovul, după ce a fost distrus complet, a fost evacuat. In sectorul central bolşevicii au fost isgoniţi de pe poziţii.

CRONICAR



GLASUL PRESEI

O politică a mării

de PAMFIL ŞEICARU

Nu se organizează serviciile Statului urmând o logică abstractă, ci pornind dela realităţi, utilizând experienţele trecutului, să coordonăm toate înoirile în organizare. Intr'un articol, „O politică unitară de transporturi şi tarife“ (Universul, 4 Noembrie), d. Radu Portocală preconizează înglobarea la ministerul comunicaţiilor a tuturor mijloacelor de transport: „In felul acesta se va realiza legătura organică necesară între toate serviciile destinate transporturilor economice, făcându-se posibilă coordonarea activităţii lor în cadrul unui program naţional“. Şi d. Radu Portocală propune trecerea marinei comerciale, dela ministerul marinei, la comunicaţii.

Deci tariful hotărăşte organizarea unui serviciu, iar nu natura lui, ca şi când nu problema navigaţiei ar fi cea mai importantă, ci a tarifelor.

Fără îndoială că exploatarea mijloacelor de transport şi comunicaţii, în folosul economiei naţionale, impune o unitate de concepţie, dar această unitate s'ar putea realiza prin creiarea unui stat major economic, a cărui misiune ar fi coordonarea tuturor activităţilor economice. Ministerul de lucrări publice şi comunicaţii are un caracter mai mult tehnic decât comercial, de aceia a fost nevoe să se dea o formă de regie autonomă Direcţiei Generale a C. F. R., spre a avea mai multă elasticitate comercială, mai multă iniţiativă. In măsura în care C. F. R. a fost mai autonomă, în măsura în care ministerul de lucrări publice şi comunicaţii s'a amestecat mai puţin, căile ferate au fost mai prospere. De altfel, să nu uităm că ministerul nu a avut nici simţul de prevedere, fiindcă a gândit fragmentar, nu politic şi comercial; astfel se explică dece nu a avut iniţiativa unor investiţii în linia Bumbeşti-Petroşani, ce se putea construi în 1919—1920, în cele mai avantajoase condiţii. Iar stabilirea unei legături de cale ferată Braşov-Buzău a însemnat o serie de investiţii în tunele, fără să se ajungă la o realizare, adică din punct de vedere comercial greşit conceput, o risipă de bani.

Deci experienţele comerciale ale ministerului de lucrări publice şi comunicaţii nu prea sunt elocvente.

Dar mai există încă un aspect pe care nu-l putem ignora: de când s'a creiat un subsecretariat de stat al marinei, a început înzestrarea şi organizarea marinei comerciale. In câţiva ani s'a făcut mai mult decât în cei 16 ani cât a fost sub oblăduirea ministerului de lucrări publice şi comunicaţii.

Există o pasiune marinărească, sunt sufletele logodite cu marea şi această iubire nu o poţi nesocoti în organizarea unui serviciu. Cu suflete uscate, cu impasibilităţi, nu se poate creia nimic; o mare pasiune profesională înseamnă cea mai preţioasă contribuţie în buna funcţionare a unui serviciu. Mereu uităm acest element în judecarea oportunităţilor, în utilizarea cât mai potrivită a oamenilor. Există un spirit marinăresc şi noi vom trebui să desvoltăm cât mai mult acest spirit, fiindcă prea mult am nesocotit o frontieră de 470 de kilometri: coasta Mării Negre.

O marină nu se improvizează, cere timp, cere o tradiţie, cere o atmosferă, cere chemarea mării, exercitând o fascinaţie asupra celor ce vor să devină marinari.

Fiindcă am nesocotit frontiera Mării, fiindcă dela 1910 nu am mai avut un program naval, am purtat greul luptelor dela Odesa; lipsa unei marine de război, care să fie în măsură de a înfrunta flota rusească, a împiedicat o acţiune mixtă, pe uscat şi pe mare, spre a curma legătura dintre Odesa şi Sevastopol.

A desface marina comercială de ministerul marinei, este absurd; a motiva necesitatea desfacerii printr'o politică unitară de transporturi, e ridicol. Şi dacă nu am desprins nici o învăţătură, dacă nu am înţeles importanţa marinei nici din acest război, atunci toate sacrificiile au fost zadarnice. Avem un spirit marinăresc şi s'a verificat în ceeace au izbutit să facă marinarii noştri, ţinând seama de puţinătatea mijloacelor. Dar acest spirit trebue desvoltat, marea să ne fie familiară, cu atât mai mult cu cât prin prăbuşirea Rusiei şi desmembrarea ei în atâtea state câte popoare o compun, România va fi cel mai mare Stat al Mării Negre.

Să nu ne împiedice tumultul evenimentelor, să vedem clar în perspectiva viitorului apropiat.

Marina comercială nu se poate desvolta decât sub ocrotirea unui minister al marinei. Un ministru de specialitate poate cunoaşte posibilităţile de desvoltare, are înţelegerea acelei psihologii specifice marinarului. Domeniul marinei cuprinde probleme de mai mare importanţă decât aceia a unor simple tarife, chestiune cu totul secundară în cadrul problemelor statale.

Este adevărat că şi d. Portocală recunoaşte că „problema marinei comerciale trebuie ridicată la rangul ce i se cuvine în Economia Naţională“, dar această ridicare nu se poate realiza desfăcând-o dela departamentul de specialitate şi plimbând-o, ca şi în trecut, când la Finanţe, când la Industrie şi Comerţ, când la Lucrări Publice şi Comunicaţii.

Să ştim ce vrem, ca să putem adapta mijloacele la scop. Vrem o marină comercială pe măsura importanţei noastre de mâine la Marea Neagră? Atunci să nu o desprindem din încadrarea ei naturală, cu atât mai mult cu cât de când a trecut la un loc cu marina regală, în a cărei tovărăşie trebue să fie în timp de pace ca şi în război, marina comercială a început să progreseze realmente, fiind intrată pe mâna adevăraţilor specialişti.

Să începem a părăsi neastâmpărul instabilităţilor, schimbărilor, atunci când am izbutit să organizăm ceva temeinic.

Şi ministerul marinei este un tot organic.

(Curentul)

Inchinare eroilor marinari.

Pe întinsul nemărginit al apelor albastre, departe de pământ dar cu sufletul aproape de chemarea Patriei, al cărei nume flutură sus pe înălţimile catargului — marinarii noştri şi-au îndeplinit datoria de ostaşi bravi ai armatei de apă.

In rând cu camarazii lor — ce luptă pe pământul în care dorm de veacuri strămoşii, sau cu cei ce din preajma norilor aruncă priviri vulturești dominând cu vrednicia lor nu numai cerul nostru dar şi pe al vrăjmaşului — marinarii luptători poartă cu mândrie culorile românești până departe, trimiţând în adâncul undelor pe cei ce cutează să se apropie de pământul sfânt al Patriei.

Cu preţul vieţii lor, închinată cu cinste idealului naţional, ei au apărat hotarele ţării, care se întind mult mai departe decât ţărmul mării. „Mare Nostrum“ lăsat nouă moştenire de strămoşii latini — prin eroismul, sacrificiul şi curajul marinarilor români, este şi astăzi „Marea Noastră“ pe ale cărei valuri pluteşte nestingherită corabia drepturilor unui popor pentru care libertatea este cel mai de preţ bun.

„Cheia mântuirii noastre, Dunărea, drumul spre marea largă“ — amintit de Mihail Kogălniceanu, a fost apărată cu îndârjire. La gurile bătrânului fluviu, acum ca şi în trecut s'au dat lupte cu un duşman mult mai numeros şi mai bine înarmat, care a fost învins şi pus pe fugă de luptătorii ce apărau cu îndârjire „sărăcia şi nevoile şi neamul“.

Cu veacuri în urmă, la 1396 „puternica flotă a lui Mircea cel Bătrân ajută Cruciaţilor la transport pe Dunăre a trupelor, cailor şi tunurilor. După înfrângerea turcilor de la Rovine, Mircea urmăreşte pe turci până la Adrianopole, legat fiind foarte bine cu ţara prin flota lui“.

Ştefan Vodă, bate pe Turci, de la care ia Cetatea Albă şi „Chilia, poartă a toată ţara Moldovei, a ţării ungureşti şi a părţilor dunărene“. Mihai Viteazul, Radu Vodă şi alţi străluciţi voevozi, dau numeroase atacuri peste Dunăre, contra cetăţilor turceşti, ajutaţi fiind de flota lor puternică.

La răsboiul de independenţă din 1877, flotila navală a micii ţărişoare ia parte la lupte care aveau să ne aducă libertatea.

In campania din 1913, în răsboiul cel mare din 1916—1918 ca şi în crâncena încăerare din 1914 — care va alunga pentru totdeauna de la gurile Dunării lăcomia colosului slav — marina română a pus pe catargurile străjuite de tricolor pecetea autenticilor virtuţi strămoşeşti: laurii victoriei.

Divizia de Mare şi Divizia de Dunăre au înscris în paginile istoriei, fapte de vitejie situându-se pe acelaşi plan cu cele mai capabile flote marinăreşti din întreaga lume.

Drumul firesc al expansiunii noastre spre Mare, este liber şi pe el se pot îndrepta pe calea apei prisosul bogăţiilor aducând în schimb slavă şi renume poporului străjuit de pe la Apus, la Răsărit ca şi la Miază-zi.

Azi 15 August, ziua „Adormirii Maicii Domnului“, aleasă icoană protectoare a marinarilor noştri, ne plecăm smeriţi fruntea în faţa jertfei celor ce din giulgiul valurilor înalţă spre cer straja drepturilor româneşti.

C. R.

(Tribuna-Braşov)

Marina Română elogiată de ziarele germane.

Ziarul „Neues Wiener Tageblatt“ publică un articol intitulat „Marina Românească“, semnat de d. Walter Habiger, — având următorul cuprins:

„Opinia publică românească a luat cu satisfacţie cunoştinţă că cercurile germane competinte au lăudat faptele de arme române dela Odesa. Aceste aprecieri din partea Germaniei pentru care d. vice preşedinte Mihai Antonescu şi-a exprimat mulţumirile în faţa reprezentaţilor presei străine, vor contribui în mod hotărâtor la fala armatei române, încă tânără. Faţă de mijloacele ei limitate, armata română a făcut lucruri extraordinare dela începutul războiului cu Rusia. Această constatare e confirmată de toţi ofiţerii germani de pe front, care vorbesc cu o înaltă consideraţie despre trupele române, despre curajul, îndrăsneala şi rezistenţa lor.

Alături de trupele terestre, merită deasemeni o apreciere specială aviatorii români, în special cei de vânătoare, care sunt foarte abili. Nu de mult o patrulă românească de vânătoare a luptat cu douăzeci de avioane sovietice Rata, alungându-le după ce au doborît opt dintre ele.

Mai puţin s'a scris până acum, despre Marina românească. Pe nedrept, pentrucă în acest război, ea îndeplineşte un rol important. Amintim că tendinţa politicei ruseşti a fost totdeauna dominaţia Strâmtorilor. Paralel cu planurile de expansiune în Sud-est a căror realizare a început cu ocuparea Basarabiei şi a nordului Bucovinei şi cu lovitura de Stat din Serbia, cu tendinţa rusă de a pune mâna pe controlul navigaţiei spre Răsărit, gurile Dunării trebuiau să servească drept punct de plecare al acestui plan. Corelativul acestei politici era organizarea flotei ruseşti în sensul cel mai modern al cuvântului, atât din punct de vedere technic, cât şi numeric. Marina română de război luptă însufleţită dela începutul războiului împotriva acestui duşman mult superior.

Flota românească are o tradiţie veche. Acum cinci sute de ani, românii au pornit pe Marea Neagră spre Asia mică şi în Egipt. In orice caz, marina română de război n'a atins decât o modestă evoluţie. Vapoarele sale cele mai bune sunt de cele mai multe ori în urma tipului celui mai modern. Totuşi datorită spiritului ei războinic şi curagios, cu vasul „Mircea“, crucişetorul „Elisabeta“ şi canonierele sale, România a reuşit în războaiele din 1870, 1877, 1913—1916, să obţină victorii.

Marina română are o înaltă ţinută morală. Cea mai mare parte a marinarilor români se compune din oameni din regiuni muntoase. Asimilarea spiritului marin pe care-l au în sânge, a devenit o tradiţie. Numai prin aceste trăsături morale se poate explica faptul că marina română de război a intrat în luptă cu marina rusească mult mai puternică, fără ca în această luptă să rămână în inferioritate. Trebue să fii conştient de deosebirea care este între distrugătoarele „Regina Maria“ şi „Mărăşti“ şi marile distrugătoare „Harcov“ şi „Moscova“, care aparţin unităţilor celor mai moderne, ca să-ţi poţi da seama de adevărata situaţie. Distrugătoarele ruseşti trebuiau să intre în portul Constanţa pentru a distruge instalaţiile de petrol, căile ferate şi vapoarele din port. Cele două mici unităţi româneşti au reuşit însă, să alunge duşmanul în zona minată, să-l oblige să înceteze focul, să scufunde vasul „Moscova“ şi să alunge al doilea distrugător.

Acest succes unic în felul său, merită o consideraţie şi o admiraţie nemărginită pentru marina română de război. Deasemenea trebue apreciate în mod special vedetele rapide româneşti, care au scufundat până în prezent numeroase submarine ruseşti. Flota română împreună cu flotila de Dunăre, susţinute de bateriile germane de coastă, contribue în felul acesta zi de zi la alungarea unui duşman cel puţin de două ori mai puternic în Marea Neagră şi la apărarea Strâmtorilor de un atac bolşevic.

(Viaţa)

România la Gurile Dunării 1853 — 1941

de GENERAL SCHINA

Providenţa cu tainele ei, lasă adesea să treacă secole înainte de a da popoarelor putinţa să desăvârşească

rostul începuturilor care au croit calea destinelor lor. Dar este un factor care stăpâneşte toate întâmplările şi ori cât ni s'ar părea uneori, că-i scapă conducerea în timp şi spaţiu, această eclipsă este numai vremelnică, deoarece „imperativul geografic" nu întârzie să-şi dovedească toată puterea lui.

Trunchiul Geto-Dac pe care s'a altoit o tulpină latină s'a aşezat de mai multe mii de ani în bazinul de jos al Dunării, întinzându-şi ramurile până în Tisa la apus şi în limanul Niprului la răsărit.

Geografia îmbinată cu istoria lumii a făcut din Dunăre aorta trupului românesc. Este partea Continentului european, dela confluenţa Tisei până la Marea Neagră ce nu poate fi despărţită de istoria şi soarta poporului nostru. Cei cari de veacuri s'au străduit să-i smulgă stăpânirea acestui pământ, nu au izbutit decât să-l supuie vremelnic unei dominaţiuni străine, dar nu să-l înlăture.

Ultimul ciclu din istoria românilor, pe care îl deschide şi închide porunca imperativului geografic, începe la 1853 cu războiul Crimeii şi se hotărăşte astăzi cu căderea Odesei, care statorniceşte pururea stăpânirea noastră pe Gurile Dunării. Dar pentru că acest act să primească sigiliul veşniciei, el trebuia să se înfăptuiască cu voinţa şi ajutorul acelei mari puteri, ce stăpâneşte şi ea Dunărea, dela o obârşie până la porţile noastre şi care să vază în cel ce are gurile ei, un stat puternic şi înfrăţit, având aceleaşi interese la răsărit.

După războiul Crimeii, Europa a avut conştiinţa îndatoririi sale de a pune Gurile Dunării la adăpost de o stăpânire străină, intereselor sale. Dela acest imperativ geografic s'a născut ca o nevoe europeană : unirea principatelor româneşti ca stăpânitoare a gurilor acestui mare fluviu european.

Ora hotărîtoare a marelui popor german nu sunase încă şi soarta românilor era încă legănată de bătaia vânturilor egoiste şi schimbătoare ale puterilor continentale şi maritime din apus. Dar oamenii de Stat ai Principatelor Dunărene, cu viziunea limpede a patriotismului lor, au văzut unde sta firul sortit să lege destinele celor dela Gurile Dunărei cu acelea ale poporului german dela sorginţiile ei.

Ion Brătianu aduce, în taină pentru a nu fi descoperit şi oprit de Guvernul dela Viena, pe Principele Carol de Hohenzollern-Sigmaringen, din pădurea Neagră. Scoboară în jos valurile Dunării şi pune piciorul la T.-Severin, pe pământul naţiunii care-i încredinţează destinele ei, legând viitorul României cu întemeierea unei noi şi glorioasă dinastie.

Imperativul geografic, ţese cu firul veşniciei viitorul noului Stat dunărean de înfăptuirea măreţelor destine ce aşteptau să se înscrie în istoria poporului german. Piedicile vremelnice ivite în cale nu au putut decât să amâie realizarea ce trebuia să se înfăţişeze lumei uimită, în cea mai strălucitoare realitate pe care o vedem astăzi.

Natura a hărăzit apele Dunării, să unească aceste două popoare, german şi român, spărgând chiar stâncile dela Porţile de Fier, care vroiau parcă să-i închidă calea, silindu-se să-i abată cursul.

Numai acum a sunat ceasul marii dreptăţi şi Providenţa a vrut, ca în clipa când geniul lui Adolf Hitler, cu marea şi viteaza armată germană, deschide drumul celor mai măreţe înfăptuiri, România lui Mihai I să fie prezentă la chemarea destinelor ei şi cu înţeleapta, bărbătească ocârmuire şi conducere a Mareşalului Antonescu, vitejia şi neprecupeţita jertfă a soldatului nostru să înscrie cu slova eternă a sângelui, înfăptuirea tuturor drepturilor noastre.

Odesa, după Rovine, Războeni, Podul Inalt, Călugăreni, Şelimberu, Plevna, pune noua şi marea Coroană de Oţel, pe capul tânărului Rege Mihai I.

Odesa începe la 1941 desăvârşirea ciclului de înfăptuire a întregirei neamului românesc, deschis la 1859 după războiul Crimeii.

Odesa a surpat pentru totdeauna edificiul pe care se rezemau în trufia lor, cu o nesocotită aroganţă, alte State care se bizuiau pe colosul dela răsărit, ce era mereu gata să sprijine pofte nesăbuite şi pretenţiuni absurde la apus.

Imperativul geografic începe să-şi spuie ultimul cuvânt, poruncind întâmplărilor să înfăptuiască în timp şi spaţiu, toate realizările cerute de drepturile neamului românesc.

Fericiţi noi care am trăit aceste timpuri şi ne va ajuta Domnul să vedem deplina rotunjire a hotarelor noastre fireşti pe cari ni le-a hărăzit Dumnezeu, pământul şi oamenii.

Fericit se va înscrie cu mândrie în istoria lumei poporul german, care a pus toată puterea şi vitejia armatei sale pentru a scăpa omenirea de cel mai sălbatec, hain şi necruţător duşman al ei.

Fericit este marele Fuehrer Adolf Hitler, pe care Providenţa l'a sortit să puie geniul, energia şi priceperea sa în slujba ţării sale, dându-i în omenire locul cel mai de frunte din toată istoria ei.

Fericită România că în ceasul crucial al istoriei sale a ştiut să stea cu neprecupeţită încredere alături de Marele Reich, aşezând şi pe nemuritorul nostru Conducător, în rândul celor mai vestiţi oameni de Stat ai timpurilor ce trăim. Dacă înţelepciunea şi patriotismul poporului, vitejia legendară a ostaşilor armatei Române, sunt instrumentul ce a dat putinţa Mareşalului Antonescu să înfăptuiască tot ce a realizat până astăzi, nu putem să nu recunoaştem că el este făuritorul căruia ţara îi datoreşte totul. Lui i se cuvine toată slava şi dragostea noastră neţărmurită, iar toată bucuria, mândria şi fericirea pe care noi bătrânii o simţim cu atâta entuziasm astăzi, lui i-o închinăm.

Acei care tot n'au crezut şi n'au avut conştiinţa clipelor de neînchipuită măreţie ce se înzoriseră pe drumul deschis neamului românesc de pretutindeni, să se reculeagă în taina singurătăţii lor, să îngenunchie la altarul Patriei ce nu l'au preţuit destul şi să cheme şi ei harul ceresc pe tot ce este fiinţă şi simţire curat românească, alipindu-se ei.

Goarna ce sună cadenţa noului pas al României nu poate să nu fie auzită de toţi şi să nu răscolească în simţirile cele mai reci, ceea ce are omul mai frumos şi mai sfânt în cugetul, inima şi sufletul său : „Cultul Patriei !".

Să ne lepădăm de toate patimile ce ne-au dezbinat eri, să ne scuturăm de toate îndoelile trecutului, pentru a fi curaţi şi cu fruntea senină în faţa „Judecăţii din urmă" ce ne aşteaptă şi rugând Cerul să ne înfrăţească pe toţi într'o sfântă unire puternică, să-i cerem să dea României ceea ce i-a cântat Poetul :

„Fiii tăi trăiască numai în frăţie
„Ca a nopţii stele, ca a zilei zori.
„Viaţa în veci, glotii, bucurie,
„Arme de tărie, suflet românesc,
„Vis de vitejie, falâ şi mândrie...
„Dulce Românie, asta ţi-o doresc.

Sevastopolul şi porturile dela Marea de Azov

Consideraţiuni geo-politice şi economice

BERLIN (Uta). — Importantul oraş-port Sevastopol, aşezat în extremitatea sudică a Crimeei, a jucat în istoria veacului trecut rolul cel mai precumpănitor dintre toate porturile Mării Negre. Lupta care a durat un an şi jumătate pentru cucerirea acestei fortăreţe în timpul războiului Crimeei, care — după cum se ştie — a avut loc între 1853—1856, în care situaţie Englezii şi Francezii, cu toate imensele sforţări făcute, n'au realizat o mare ispravă, constituie acum o amintire de ordin militar.

Instalaţiile din porturi sunt extrem de învechite, deoarece atât situaţia deosebit de expusă a acestui port în Peninsula Crimeea cât şi accesul dificil şi care durează mult timp dinspre uscat a influenţat hotărîtor asupra comerţului, împiedicându-l să se desvolte.

Sevastopolul avea în 1926, 75.000 de locuitori, dintre cari 70 la sută erau Ruşi Mari, 12 la sută Ucraineni, 7 la sută evrei, apoi restul, Tătari, Greci şi Polonezi.

Golful Sevastopolului format din alte golfuleţe cu intrânduri adânci în uscat, prezintă o situaţie naturală, deosebit de propice, acestui port. Portul Sevastopol dispune de un şir de mari instalaţii de docuri, de şantiere, având numeroase cazărmi şi tot felul de aşezăminte militare, care reliefează extraordinara importanţă a acestei baze strategice pentru flota sovietică din Marea Neagră. Trebue menţionat în mod deosebit faptul că Sevastopolul este singurul punct strategic important din Marea Neagră al flotei sovietice de care mai dispun bolşevicii.

In timpul războiului mondial, după cum se ştie, vasele de război germane, „Goeben" şi „Breslau", au bombardat pe ziua de 29 Oct. 1914, acest port de război, care pe ziua de 1.V.1918 a fost ocupat de trupele germane. In timpul războiului civil împotriva bolşevicilor, Sevastopolul devenise ultimul refugiu al contrarevoluţionarilor ruşi comandaţi de generalul Wrangel (până la 14 Nov. 1920).

In comunicatele comandamentului suprem german din ultimele zile se găsea menţionat în afară de porturile dela Marea de Azov, Berdjansk şi Mariupol, care, după cum se ştie, au fost ocupate de trupele germane, şi marele oraş-port Rostov, aşezat la gurile fluviului Don, în care oraş se retrag ultimile rămăşiţe din armatele roşii înfrânte. Oraşul Rostov de o covârşitoare importanţă economică, se află în raza de acţiune directă a operaţiunilor germane. Rostovul s'a desvoltat considerabil, devenind unul din cele mai importante porturi sovietice din regiunea Mării Negre (deşi se află la extremitatea nordică a Mării de Azov) şi un centru comercial şi industrial cu mare trafic. Din cauza micei adâncimi a strâmtoarei Kerci şi a Mării de Azov în deosebi, şi în urma măririi tonajului vaselor maritime de comerţ, rolul oraşului-port Rostov, din punct de vedere al exportului de cereale, a trecut în favoarea altor porturi care se află direct pe litoralul Mării Negre, şi anume, porturile Feodosia de pe coasta sudică a Crimeei, şi Novorosijki, aflător pe litoralul nordvestic către Caucaz. Totuşi traficul portului Rostov a atins în 1913 cifra apreciabilă de 2 milioane tone de mărfuri transportate.

In ultimele decenii din veacul XIX, s'a desvoltat paralel cu oraşul Rostov, care — după cum se ştie — are o populaţie estimată la peste o jumătate de milion de locuitori, şi oraşul Taganrog.

Tăganrogul se află la 60 km. vest de confluenţa Donului, direct la Marea de Azov. Şi acest oraş este un important port şi o însemnată piaţă comercială.

Populaţia Taganrogului se cifrează astăzi la 200.000 locuitori. Vapoarele maritime pot să şeadă în radele acestui port, la o oarecare distanţă de cheiurile de încărcare a mărfurilor.

Alte porturi de pe litoralul Mării de Azov, sunt Mariupol şi Berdjansk, aflătoare în nord şi Jejsk pe ţărmul sud-estic. Aceste porturi au însemnătate numai pentru navigaţia de coastă, deservind ca porturi intermediare pentru transporturile mărfurilor la porturile mai mari ale Mării de Azov şi ale Mării Negre.

Problema navigaţiei fluviale sovietice faţă de înaintarea germană.

BERLIN (UTA). — Comunicatele anunţate de pe teatrul sud-estic de luptă incumbă soluţionarea problemei esenţiale, rezultând din posibilităţile apelor navigabile disponibile armatelor roşii pentru retragere în arcul Niprului. Comentariile comunicatelor comandamentului armatelor germane relatează detailat, specificând distrugerile tuturor legăturilor şi comunicaţiilor, ca de pildă, căi ferate, poduri, drumuri de acces şi concomitent tot felul de mijloace de tracţiune.

Niprul în cursul său mijlociu face o curbă imensă departe către est, fiind exclus navigaţiei între Dnjepropetrovski şi Zaporoshijo, din cauza curentului extraordinar de repede. Flota de pe Nipru, la origină extrem de mică, în ultimii ani după punerea în construcţie şi realizarea sistemului de canaluri din vestul Uniunii Sovietice, ca şi în regiunile poloneze încorporate anul trecut, a fost mărită destul de apreciabil. Totuşi vapoarele şi vasele cu motor ca şi şlepurile nu pot oferi armatelor roşii nici o facilitare esenţială a retragerii pe acest fluviu.

Inainte de război, sovieticii dispuneau de o navigaţie internă estimată la o lungime de circa 90—100.000 km., de ape şi canaluri navigabile, bine înţeles, nefiind puse la socoteală toate apele curgătoare. Reţeaua de canaluri interioare şi de ape navigabile la Germani însuma un coeficient de 8—9 la sută faţă de reţeaua sovietică, adică circa 11.000 km. Cu toate acestea flota fluvială germană cuprindea în 1935 un coeficient cu 86 la sută de vapoare şi vase cu motor, mai mare decât întreaga flotă sovietică. In comparaţie cu capacitatea maşinilor, propulsoare, cea germană întrece pe cea bolşevică cu 53 la sută, iar tonajul şlepurilor întrece cu 66 la sută pe cel sovietic, capacitatea de încărcătură fiind cu 7 la sută mai mare decât cea bolşevică. Experienţele extrem de reale în domeniul căilor ferate a îndemnat comisariatul comunicaţiilor sovietice de a acorda navigaţiei interne un interes şi o desvoltare crescândă. Cantităţile de bunuri transportate pe canalurile interne au crescut în 8 ani, din 1927 până în 1935, cu 68 la sută.

Traficul navigaţiei pe fluviul Nipru, pe afluenţii săi şi pe toate canalurile artificiale conexate Niprului, a însumat în anul 1935 o treime din traficul sistemului de pe Volga. Pe Nistru care a fost fluviu de graniţă româno-sovietic, între cele două războaie, exista numai o foarte mică cantitate de vase puse la dispoziţie. Intre Nipru şi Oka, cel mai mare afluent de pe partea dreaptă a Volgei, este în construcţie o legătură prin apă care foloseşte în parte cursurile naturale ale fluviilor, pe de altă parte canaluri. Regiunea Moscovei, care este străbătută de un afluent al fluviului Oka, numit Moskva, a intrat în sistemul construirii canalurilor interioare ale Uniunii Sovietice, găsindu-se în faza

incipientă. S'a plănuit chiar creearea unui mare port interior al Moscovei.

Pentru operaţiile de război desfăşurate în Ucraina, canalurilor sud-vestice din Uniunea Sovietică prezintă cea mai mare importanţă. Este vorba de 3 canaluri:

1. Canalul Nipru-Bug; 2. Canalul Oginsky; 3. Canalul Augustovo. Primul din cele 3 canaluri unite leagă Niprul peste Pripet şi Bug, cu fluviul Narev şi în acest chip, şi cu Vistula. Acest canal a fost renovat integral în ultimii ani şi chiar înainte cu un an, — prin August 1940, — a fost redat traficului. Canalul Oginsky porneşte dela Pripet, un afluent pe partea dreaptă a Niprului, duce până la fluviul Memel peste afluenţi şi leagă în acest chip Marea Neagră cu Marea Baltică. Canalul Augustovo în sfârşit, duce dela Pripet până la Bohr, un afluent în dreapta al Narevului, realizând astfel în mod similar, legătura între Nipru şi Vistula.

(„Argus")

Importanţa Dunării în organizarea marelui spaţiu economic european

Străduinţele manifestate de către Londra şi Paris în urma războiului mondial de a paraliza forţele vitale ale Europei Centrale şi a le orienta într'o direcţie care este potrivnică cu condiţiile naturale şi istorice, a avut ca urmare o rapidă decadenţă şi un regres puternic în procesul de evoluţie. Aşa numitul „echilibru" care a fost creat pe baza tratatelor semnate în jurul Parisului n'a mulţumit nici unul din statele interesate ale centrului şi sud-estului european, cât şi importanţa cursurilor fluviale, precum şi popoarele care se găsesc pe un anumit teritoriu. De aceea nu poate exista o soluţie mai ideală a acestor probleme decât aceea preconizată de Wilhelm Kleinmann, subsecretar de stat la ministerul Comunicaţiilor Reichului şi care se bazează pe respectarea condiţiunilor naturale ale relaţiunilor geografice şi economice, cât şi pe raporturile istorico-culturale şi politice dintre popoare.

Pe baza unei orientări continentale lacunoase a politicienilor şi economiştilor nu s'a realizat decât în mod parţial de către puterile riverane navigabilitatea Dunării, cea mai importantă cale naturală europeană. Spaţiul dunărean ar putea să fie unul dintre cele mai bogate din Europa şi cu toate aceste factorii economici n'au reuşit nici înainte nici după războiul mondial să-l valorifice în mod integral. Chiar şi spaţiul baltic ar fi putut avea o evoluţie şi o situaţie corespunzătoare bogăţiilor sale, dacă s'ar fi intensificat mijloacele de comunicaţie şi transport.

Fără îndoială, blocada britanică a creeat unele dificultăţi popoarelor europene, dar pe de altă parte a grăbit procesul de transformare a continentului european în sens autarhic. Domnul Kleinmann prevede din acest motiv următoarele condiţiuni imperative pentru viitor:

1. Complectarea reţelei de comunicaţiuni în spaţiul baltic. Stabilirea unor legături mai profunde între ţările baltice prin construirea de linii ferate şi şosele şi în acest sens nu trebue să ignorăm importanţa mare care o va avea linia aeriană care se găseşte în stare de proect.

2. Desvoltarea liniilor de comunicaţie în spaţiul sud-estic şi cu deosebire deschiderea navigaţiei integrale pe Dunăre. Acest plan trebue să cuprindă şi construirea unor linii ferate principale cât şi a unei reţele dense de cale ferată. Principiile planului urmează să fie realizate de către diferitele state din iniţiativă proprie, totuşi în conformitate cu interesele economice continentale.

3. Realizarea unei legături între Italia şi regiunile industriale din Germania în conformitate cu cerinţele actuale. Inainte de toate se pot ameliora liniile de comunicaţie din spre Veneţia şi Triest către Silezia şi România.

4. Imbunătăţirea liniilor ferate, şoselelor şi liniilor fluviale care leagă spaţiul baltic de cel dunărean şi ambele cu spaţiul rusesc.

5. Planificarea urmează, conform declaraţiilor făcute de d. Kleinmann, în mod principial, condiţiile geografice. In consecinţă realizarea reţelei fluviale artificiale şi naturale este mai mult decât binevenită. Tehnica modernă înlesneşte înlăturarea dificultăţilor naturale, dacă o pretind necesităţile economice. Planificarea marelui spaţiu economic va înlătura în mod conştient dificultăţile geografice, creind astfel o unitate de comunicaţie între principalele regiuni.

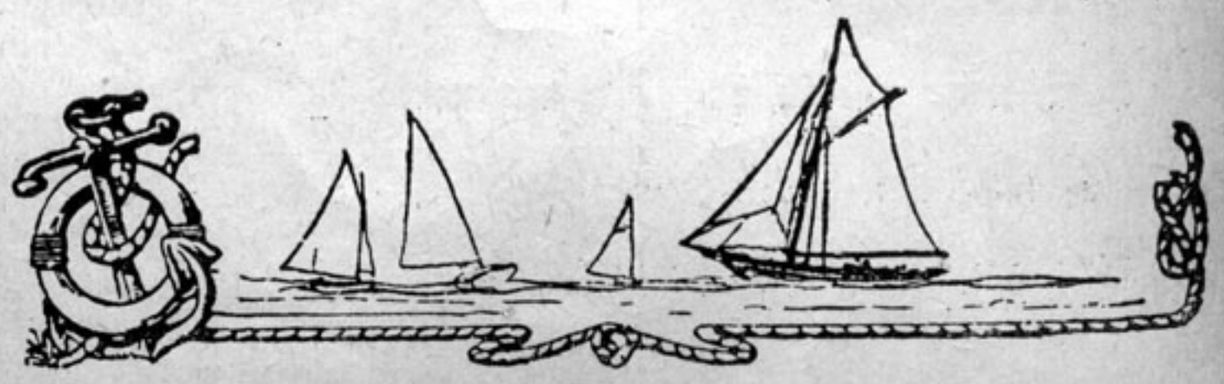
Identic căilor ferate şi autostrăzilor germane, care unesc, în ciuda dificultăţilor de teren, diferitele regiuni şi neamuri germane, urmează ca planificarea să creeze o unitate continentală europeană. Impedimentele vamale vor fi înlăturate printr'o nouă reglementare a politicei de preţuri, vamale şi poliţieneşti, spre a creea viitoarea unitate şi apartenenţă a statelor continentului european.

Tradiţia lungă a legăturilor interstatale de cale ferată a dus aproape la un echilibru îmbucurător, dar şi reţeaua de şosele se pretează la unele îmbunătăţiri. In cadrul unei conferinţe interstatale s'a hotărît între altele construcţia unei şosele intercontinentale, cunoscută sub numele de şoseaua Londra-Istambul, care urmează să lege Marea Nordului peste autostrăzile germane. Viena şi Budapesta cu Marea Neagră (Bucureşti-Constanţa) şi cu Bosfor (Belgrad-Sofia-Istambul). In cadrul aceleiaşi conferinţe s'au hotărît amănuntele tehnice care urmează să-i dea un caracter unitar acestei sosele internaţionale, definind şi regulile unitare de circulaţie şi soluţionând problemele în legătură cu asistenţa necesară. Un singur lucru a eşuat şi anume uşurarea trecerii graniţelor, deoarece lipseau condiţiunile preliminarii ale unei colaborări economice continentale.

Nu se poate contesta că influenţele anti-europene au fost tocmai acele care au împiedicat realizarea navigabilităţii integrale a Dunării. Această stare se va schimba după război. Până în ziua de azi mai există dificultăţi serioase şi numeroase în navigabilitatea pe Dunăre. Nici măcar porturile nu sunt în situaţia corespunzătoare spre a face faţă transporturilor din sud-estul european, unităţile navale sunt insuficiente şi ca urmare frahtul transporturilor pe Dunăre n'a scăzut, după cum ar fi cerut interesul statelor riverane. Nu trebue să insistăm asupra faptului că formalităţile complicate de vamă şi tranzit au avut o acţiune paralizatoare.

Viitoarea noua ordine va produce chiar atunci repercursiunile sale fericite, pentru toate statele continentale europene, dacă planificarea circulaţiei va fi străbătută de spiritul marelui spaţiu economic, după cum afirmă d. Kleinmann.

(Gazeta Comerţului)



CONCURSUL DE POEZII

După cum s'a arătat în Nr. 9-10 (Septembrie—Octombrie), D-ra *Irinescu Elena,* din Iași, în dragostea pentru marina noastră și Liga Navală, a donat 1.000 lei, spre a fi oferiți ca premiu celei mai bune poezii în legătură cu marea, scrisă de un grad inferior.

De asemenea, d. avocat *Aurel Micșunescu,* din Ploești a oferit 500 lei pentru cea mai bună poezie cu caracter marinăresc.

Până la data de 10 Octombrie, s'au primit versuri din partea a 5 autori :

D. *Dan V. Gheorghe :* „Requiem" și „La tine, Basarabie".

D. *Gh. Dumitrescu* - timonier : „Vraja Mării", „Stropi de valuri", „Cugetarea marinarului", „Epigramă" și „Viața marinarului".

D. *Dem. Marian - Corăbierul :* „Panou naval", „Spovedanie" și „Serenade".

D. *Mărunțelu Vilhelm :* „Gândul nostru de mâine".

D. *Caporal V. Oprovici :* „Rugă" și „Chemarea tineretului".

Comitetul de lectură a opinat să fie premiați :

D. *Marian Dem.-Corăbierul* cu premiul de 1.000 lei al D-rei *Elena Irinescu ;*

D. *Caporal V. Oprovici* cu premiul de 500 lei al D-lui *Micșunescu ;*

D. *Dan V. Gheorghe* cu un premiu de 300 lei oferit de d. *Spring.*

D-lor *Mărunțelu Vilhelm,* din Regimentul de Gardă Mihai Viteazul, acum rănit în spitalul militar dela Turda, „fericit că a dus lupta până în prezent" și *Gh. Dumitrescu-Timonier,* o mențiune și volumul de versuri *„Thalassa",* oferite de autor, d. *Al. Bilciurescu.*

Parte din poezii sunt publicate în numărul acesta, parte vor apare în numărul viitor.

D. Marian Dem., e rugat a-și da adresa exactă, pentru a i se trimite premiul și diploma.

Spovedanie

Eu am crescut sub fluturări de vele,
In leagăne de valuri călătoare
Și m'am hrănit cu vise și cu stele,
Inveștmântat în poleiri de soare.

Pe vârfuri de catarge stând de veghe,
Cu zări de-azur îmi mângâiam privirea
Și'n legănarea miilor de leghe,
In suflet mi'ncrustam nemărginirea.

Sub sfeșnicile-aprinse'n cer de lună,
Ingenunchiam în nopți de rugăciune
Și mă'mbătam de fulgere'n furtună
Când marea mă scălda'n argint de spume.

In desmierdări de unde dantelate
Mă sbenguiam plutind printre meduze,
Sau mă'ngropam în gânduri înnorate
Cu ochii'n stânci de insule ursuze.

Printre'nstelări mi-am buchisit ursita
Și-mi pare rău de chipul dragii mele —
Dar mi-e mai scumpă marea, ca iubita,
Căci am crescut sub fluturări de vele.

MARIA DEM.-CORĂBIERUL

Sirenele

Ce plângător bat clopotele zării
Când candele'n altar de cer s'aprind
Și din adâncul mării se desprind
Sirenele, fecioarele pierzării.

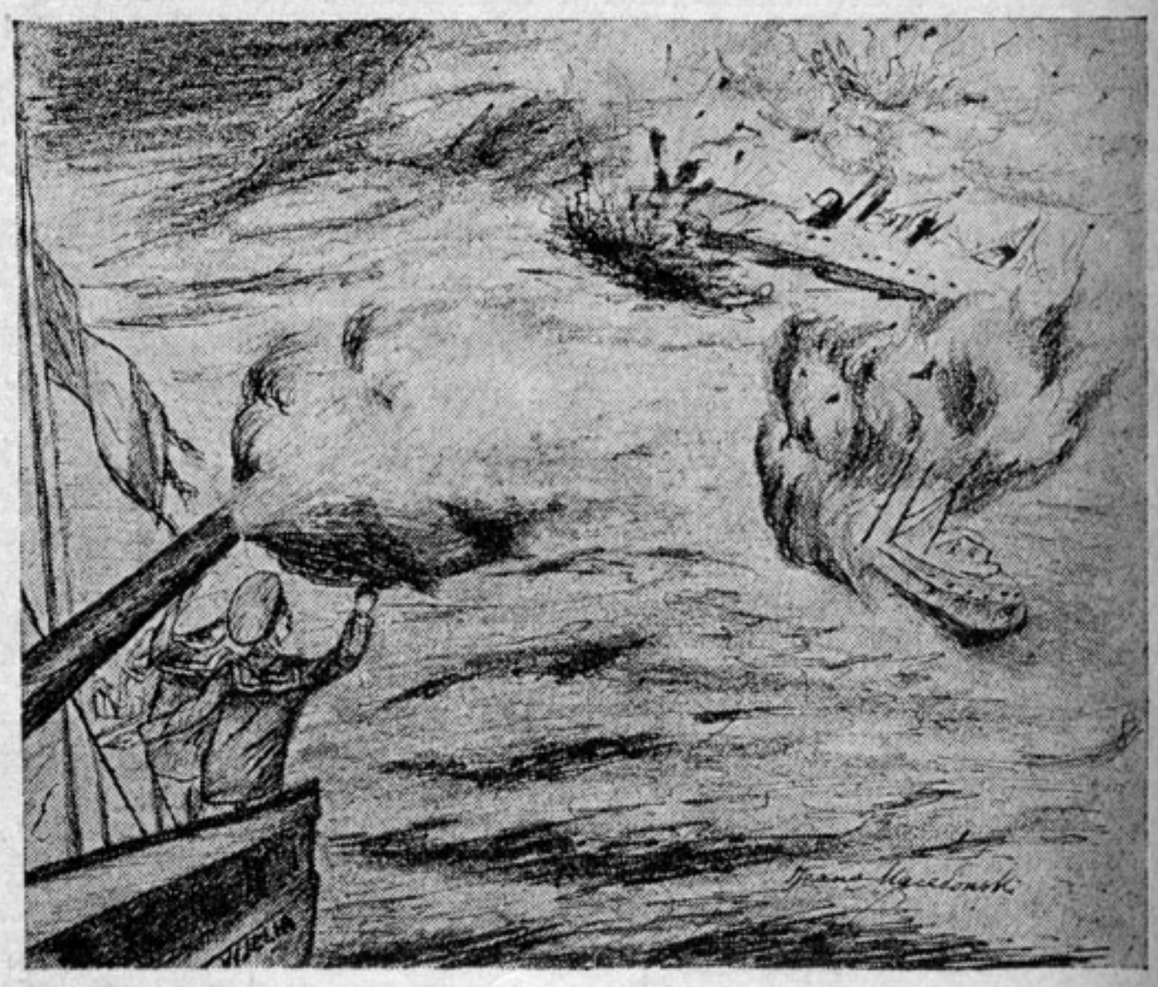
In plete lungi cu flori de albe spume,
Au voaluri de senin pe sânii mici
Și'n degete, sticliri de licurici
Aduc când vin din mistica lor lume.

Gătite-astfel, naiadele feline
Urzesc ademeniri în mersul lor,
Când peste chipul lunei trec în sbor
Răzlețe fluturări de baldachine.

. . . . . .

Ce farmece ne'nvinse-ți toarnă'n cale,
O, visător, nostalgic marinar,
Că gura lor cu buze de ghețar
Tu o preferi în schimbul vieții tale ?...

MARIA DEM.-CORĂBIERUL



Și iată-i cum reped aprinsul vifor,
Ce varsă flăcări din mii de guri...

Chemare tineretului

I

Feciori din țară tare veniți din orice parte
Din 'ntinsul de câmpie, din munți, din mii de sate,
Veniți să luăm lumină, sub cer nou de dreptate !
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noui ape !...

II

Veniți, cu toți, căci Marea-și așteaptă iubitorii
Ca să-și clădească-odihnă spre maluri, în departe,
Veniți să scriți istorii, de nou timp, vestitorii, —
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noui ape !...

III

Lăsați odihnă-acuma, „La posturi de plecare"
Să sune crai de neam, de-apururi fără moarte,
Căci cer răscumpărare acei ce-s morți în Mare !...
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noui ape !...

IV

Furtuna de ne prinde de moarte nu ni-e teamă,
Cu noi e Dumnezeu, aicia și departe,
Și prea-Sfânta Maria a Mării noastre Mamă.
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noui ape !...

V

Haideți și la plecare, din piepturi românești,
Să dăm un chiot aspru-ce și prin vremi străbate —
Să dea vuet prin veacuri, prin gânduri strămoșești !
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noui ape !...

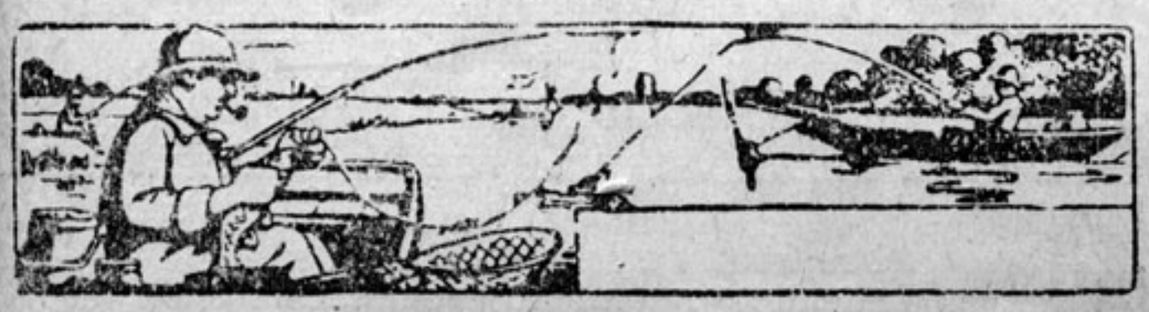
VI

Veniți, cu noi, pe ape să ne'nfrățim în arme,
Să priveghem pe Mare și'n lupte'nverșunate
Să biruim dușmanul, să facem nouă vreme !...
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noui ape !...

VII

Căliți de aspre vremuri, de ploi, de vânt și soare,
Haideți, cu toți, din munți, porniți, din mii de sate,
Spre alte zări albastre, pe-aceiaș Neagră Mare,
Haideți, cu toți, și'n iureș să cucerim noui ape !....

Caporal radiotelegrafist VASILE OPROVICI
din Marina Regală



Requiem

pentru N. M. S. „Lepri".

Ridic această rugă gravă :
Ecou de clopot peste undă,
Quart sfânt de veghea-afundă,
Ingenunchiere la epavă...

Era și leagăn și o casă
Mânată veșnic către larg,
Purta stindardul la catarg,
Emblema'n pieptu-i de chiurasă.

Noi, marinarii, arși de soare,
Trăind alături de azur,
Rotiam din gabie — vultur —
Un dor atotstăpân pe mare.

Noptateci cum zoriam la drum,
Muriau luminile în radă
Și-mprejmuiți de balustradă
Lăsam în urmă țărmi de fum.

Ecoul când zbucni în slavă
Pupa saltă sub o lumină :
Rănite-adânc de jar de mină,
Intrau în ape dor și navă !...

Cap. timonier DAN V. GH.

Marinarilor.

Fulger vi-i ochiul; pe'ntinsele zări,
Purtați vitejia în larguri,
Și navele aprig brăzdează cărări
Și-a patriei flamuri le poartă pe mări,
Inaltele voastre catarguri.

Hotarele strajă și apelor frați,
Granit românești lor maluri,
Cu sângele vostru curat le scăldați
Și țării salutul din urmă îl dați,
Pe coama'nspumatelor valuri.

Departe de țărmuri veghiați ne'ncetat
A patriei sfinte hotare.
Și dorul de luptă, de val legănat,
Vi-l stinge dușmanul de ură purtat
Și dus în adâncuri de mare.

Căci pentru isbânda războiului sfânt
Și-a crucii eternă slăvire,
Păgânilor marea le-o faceți mormânt,
Dar rugilor sfinte voi puneți cuvânt
Și pentru a lor ispășire!

Doinit de motoare și cântec de vânt
Pe falduri de ape cuvântă,
Credința în cruce, curajul ne'nfrânt,
Iubirea nestinsă de-al nostru pământ,
Vă duc la victoria sfântă...

VIRGIL POPOVICI

Răsar măreţi ostaşii lui Neptun...

Marinarii.

Cu vuet de zăgazuri prăbuşite,
Se sbate 'n larguri Pontul Euxin:
Cu bulgării de foc în ghiare crunte,
Din Schitia, vrăjmaşe pajuri vin.
De crănţănitul lor cutremurate,
Tăriile 'nnegrite se supun...
Dar iată-i, pe delfini de-argint, în zare,
Răsar măreţi ostaşii lui Neptun,..

Ei surpă munţi de valuri spumegate,
Şi trec peste prăpăstii de noian,
Şi plasa lor din fulgere 'mpletită
O 'ntind în calea roiului duşman.
Ca mormoloci în sita 'nfierbântată
Se zbat dihanii hâde şi plesnesc,
Puroi aprins din înţepate bube,
Văpăile din burta lor ţâşnesc.

Se prăbuşesc, de moarte săgetate,
In undele cu clocot vorbitor, —
La Tomis, umbra dulcelui Ovidiu
S'a'mpodobit cu nimb strălucitor.
In iambi răsunători pe Eol chiamă,
S'aline spasmu'ntărâtatei mări,
Spre ţărmuri depărtate luptătorii
Să treacă pe delfinii lor călări.

Şi blândul zeu, suflând ca peste-o rană
Adoarme greul zbucium de talaz,
Şi drum pentru vitejii depe ape
Deschide către vechiul Caucaz.
Acolo unde-a poposit Odessos,
Acolo este cuib de ucigaşi,
Acolo, cu-a dreptăţei lovitură,
Indreaptă pe-ai luminei dragi ostaşi.

Şi iată-i cum reped aprinsul vifor,
Ce varsă flacără din mii de guri,
Se clatină din temelii pământul
Şi stâncile se rup la'ncheeturi.
Ca frântă creangă se desprinde malul
Sub grindina de foc şi de oţel,
Şi fierbe în clăbuc de lavă Pontul,
Când valul şi-l întinde peste el.

Cu àripi uriaşe, uraganul
Dărâmă, sfarmă, spulberă stropşind,
Ca păcura din Tartar, după dânsul
Năbuşitorii nouri se întind,
Selene a pălit de vălvătaia
Ce'ncinge Troia noului păcat,
Trosnesc nelegiuiţii stâlpi ai groazei
Şi-altarul pentru crimă ridicat.

Aruncă scut şi arme de pe dânşii
Şi fug nebuni nevolnicii mişei,
Căci fulgerul nepoţilor lui Marte
Al morţei junghiu coboară peste ei...
C'an ziua, când Apollo, peste haos,
S'a înnălţat pe-al cerului senin,
Cuceritorul cânt al biruinţei
Răsună peste Pontul Euxin...

Povestea bărbăţiei răzbunate
Naiadele stihiilor o spun,
Işi reazimă de stânca lui Achile
Tridintele puternicul Neptun.
— Ce-i ramătul ce pacea'mi înfioară?
Ce-i liota ce vine spre tartar,
De-a'nnebunit pe Charon cu-al ei urlet?
Şi cine-s cei cari o'nspăimântă iar?

— Părinte bun, o biciuesc hopliţii
Din Marte şi din Rhea odrăsliţi,
Apărătorii'mpărăţiei tale
Cu-adâncurile-albastre logodiţi!
Binecuvântată'ntr'ânşii bărbăţia,
Intinde peste ei a tale mâni,
Şi dă-le a Victoriei coroană:
Sunt oastea ta de marinari români!...

I. U. SORICU

Işi reazimă de stânca lui Achile
Tridentele puternicul Neptun...

URSOAICA „MAȘCA"

Traducere și prelucrare după **M. O. von Kube.** • de **C. Ă. Delatyras** și **Scarlat Preajbă**

I.

Comandantul vaporului „Steaua" puse deoparte scrisoarea ce citise ; căzu pe gânduri ; apoi începu să ciocănească nervos, cu degetele, pe suprafața lăcuită a biroului.

— *Văd că nu-i nimic altceva de făcut,* — răsuflă în sfârșit.

Soldatul ordonanță, care intrase, după ce fusese chemat, — un marinar frumos, împodobit cu un cercel de argint în urechia stângă — înmărmurise în poziția de așteptare, la ușa cabinetului comandantului.

— *Să vină secundu'....*

După ce acesta sosi, comandantul îl invită :

— *Te rog ia loc, Pavel Petrovici. Avem o tărășenie foarte grea și neplăcută, în acelaș timp.*

— *Ce este, domnule comandant? ce poate să fie? oare, furnizorii nu pot aduce cărbunii angajați? sau reparația velbotului nu este încă terminată?* — încercă să ghicească secundul.

— *Nu ; e altceva la mijloc. Cărbunii îi primim regulat, însă sunt de calitate proastă. Velbotul este gata și va putea fi recepționat mâine dimineață. Dar, mai bine citește și vezi ce stă scris aici* — și comandantul întinse secundului, corespondența scrisă pe o coală de hârtie groasă, format ministerial.

Pe măsură ce citea, sprîncenele secundului se înălțau tot mai sus, până ajunseră la mijlocul frunții, apoi iar se lăsară în jos, dând figurii o îngrijorare tragică :

— *Dar asta este ori o farsă, ori o glumă... Să îmbarcăm pe vapor, un urs viu? Asta e culmea! Oare „Steaua" noastră este o menajerie plutitoare?*

— *Nu e nici glumă, nu e nici farsă* — spuse comandantul — *ceeace e mai grav, este că nu se poate refuza. Excelența Sa domnul guvernator mi-a vorbit de mult despre această chestiune, dar eu am tot crezut că dânsul o va uita. Acum, corespondența asta pune, din nou, chestiunea pe tapet. Toate argumentele încercate sunt respinse dinainte. Ursul, sau, mai bine zis, ursoaica, — fiindcă viitorul „pasager" este o ființă ce ține de sexul slab — a fost luată dela mamă-sa, omorâtă la o vânătoare, la vârsta de două luni și alăptată de o cățea de vânătoare ; este complet domesticită.*

Comandantul, mișcându-se agitat în lungul cabinetului său, reluă :

— *Așa asigură Excelența Sa. Cum îl pot eu refuza pe guvernator, care ne-a primit așa de bine! Cu atât mai mult cu cât această ursoaică este destinată să fie dăruită Majestății Sale.*

Comandantul deschise brațele spre tavan, apoi își plesni picioarele cu palmele, — în semn că enervarea îl stăpânise.

Secundul, înlemnit, tăcu. In fața ochilor săi se și desfășură un tablou reprezentând alba și feciorelnica, atât de curata, punte a vasului, murdărită de „această bestie" grosolană.

După o pauză lungă, comandantul vorbi :

— *N'avem încotro, suntem nevoiți să ne supunem, Pavel Petrovici. Azi, mă voi duce la guvernator, în vizită de plecare, și-i voi raporta că, mâine de dimineață, putem primi pe scumpa-i „musafiră" și „pasageră"... Pregătește macaraua pentru ridicarea ei și trece în lista de echipaj pe ursoaica „Maşca".*

Cuvintele comandantului fură colorate cu o amară ironie.

— *Cum ordonați, așa vom executa,* — spuse, nemulțumit și enervat, secundul, mototolindu-și șapca, care nu avea nici-o vină. *Vom avea de furcă cu blestemata de „pasageră".*

Eșind pe punte, secundul vorbi mult cu nostromul Nichita, care era un om strașnic de zelos păzitor al curățeniei și strălucirii vasului, mult îndrăgit.

In timpul acesta, comandantul își încheia, în nădușeli,

La doi pași, Maşca urmăreşte pe şeful de echipaj dela deşteptare până la culcare.

gulerul înalt al mundirului de paradă, îmbrăcat special cu prilejul vizitei de plecare la guvernatorul acestei îndepărtate provincii.

II.

Timpul trecea repede.

De mult rămăsese în urmă Marea Chinei, cu furtunile ei înșelătoare și Oceanul Indian cu acel curent permanent, răcoros, al vântului musson. Trecuse și înfierbântata Mare Roșie, iar etrava ascuțită a frumosului vas „Steaua", taie valurile albastre, legănătoare, ale Mării Mediterane.

Din spre prova, apar piscurile insulei Creta, apoi dispar la orizont, înnecându-se în albastrul cerului, iar din spre prova se ridică, în zarea fumurie, silueta Cicladelor.

Dimineața se începe toaleta vasului cu cascade de apă, ce sunt asvârlite peste punte, cu care se spală ultimele grăunțe de nisip rămase dela frecare. Deasupra cascadelor de apă aruncate de pompe, joacă, în aerul proaspăt al dimineții, curcubee în miniatură. Se simte mi-

rosul vopselei şi al lemnului de brad bine spălat.

Nenumărate perechi de rândunici, plecate dela locuinţele lor de iarnă, din Africa, se găsesc acum ca pasageri, fără plată, pe catargele înalte ; sar dintr'un loc într'altul, pe tachelajul întins şi urmăresc, cu ochişorii lor inteligenţi, mişcările marinarilor de pe punte.

Bătrânul nostrom Nichita, înfipt pe picioarele-i desculţe pe punte, cu fluerul de argint în colţul gurii, supraveghează curăţenia de pe vas.

La doi paşi de bătrânul marinar, Maşca îl urmăreşte, tot timpul, dela deşteptare şi până seara la culcare.

III.

La plecare, după ce salutase, cu strigăte jalnice, Taiga, patria ei, *Maşca* se obişnuise repede, cu noua viaţă pe vas, unde îşi avea culcuşul ei, la locul anume destinat, la prova şi unde se simţea ca la ea acasă şi începu să ia parte, conştiincios, la serviciul primului cart. Puse pe loc, cu două labe zdravene, pe cele două maimuţe cari se aflau pe vas. Echipajul simpatiza cu ursoaica ; însuşi nostromul Nichita zâmbea cu mândrie, întorcându-şi capul, când şi când, spre animalul feroce, care mergea liniştit, în urma lui ; dela bufetul popotei ofiţerilor, i se aducea, dinainte rezervate, dulciurile preferate ; până şi faţa severă de mucenic a preotului Varsonofie se ilumina de un zâmbet binevoitor, când Maşca, cu zumzet încet, îşi răzima, pe genunchii lui, enormul ei cap.

Dar *Maşca* merse mai departe. Secundul, care la început era gata s'o primească între baionete, cu neîncredere şi teamă, pentru păstrarea curăţeniei depe punte, după câteva zile şi-a schimbat părerea şi a văzut că a fost neîntemeiată şi pe măsura cunoaşterii mai bine şi mai apropiate, a felului de comportare a ei, dobândi un sentiment de satisfacţie care culmină printr'o cu totul altă părere, opusă decât aceia pe care o avusese, faţă de temperamentul neliniştit şi zburdalnic al celor două maimuţe. In sfârşit stăruinţa şi munca ce depunea Maşca, în timpul manevrelor de pe vas, învinse inima secundului, — un holtei, care n'avea altă dragoste, pe lume, decât vasul său.

— *Echipaj pe punte ! A întinde pânzele,* — se auzi comanda, în cor, a nostromilor şi a sergenţilor.

Şi pe loc, din toate încăperile încep să se reverse cămăşile albe, iar corpurile svelte ale marinarilor, împingându-se unele spre altele, se silesc să se strecoare aşa ca să nu se atingă de lanţul fluerului nostromului Nichita, lanţ care ţinea locul knutului desfiinţat, intrând fatal, în acţiune, prin a fi aplicat la partea dorsală a celor întârziaţi la executarea comenzii.

Pe sarturile din dreapta catargului mare, alături cu marinari, gata să se repeadă sus pe catarg, stă Maşca, punându-şi labele pe prima treaptă a sarturilor şi urmărind, cu ochii-i mici şi deştepţi, mişcările ofiţerului, care se plimba pe puntea de comandă.

— *Sus la gabie şi crucetă !*

Picioarele desculţe ale marinarilor urcă repede pe sarturi sus, şi mai sus, se văd formele albe omeneşti.

— *Fulinov, „Pălărie de paie", „panama mexicană", mai repede.... Chiar şi Maşca va fi înaintea ta la gabie,* — se auzi glasul gutural şi nemulţumit al secundului.

Şi Fulinov, tătar din Kazan, cel mai bun soldat-ordonanţă, din care însă nu se putea forma un marinar destoinic, — plin de sudoare, se urca sus, şi simţi cum, pe picioarele lui goale se înfipse, umed şi rece, nasul ursoaicei, care-l îndemna straşnic la urcare şi-l întrecea chiar.

Tătarul greoi nu înţelese deloc expresiunile înflorite

Fulinov simţi cum pe picioarele lui goale, se înfipse nasul ursoaicei...

ale secundului ; în mintea lui primitivă, cuvintele „panama mexicană" alcătuiesc cea mai teribilă şi usturătoare ocară şi sentinţă de condamnare.

Acum, dela vârful catargului şi până aproape de apă, vasul s'a îmbrăcat cu pânze. Ca nişte aripi largi şi albe, se'ntind velele patrate.

—*Desfăşuraţi gabierii,* — s'auzi comanda.

Secundul urmăreşte limba secundarului dela ceas şi pe faţă i se citeşte un zâmbet de mulţumire. Pânzele au fost întinse numai în 2 minute şi 16 secunde. Până la comanda „liber dela postul de manevră" nu trec nici 2 minute şi 30 secunde. Record. Manevrându-se aşa, vasul poate bate pe englezi în Gibraltar.

Un strigăt ascuţit se auzi, deodată, de sus, întrerupând plăcutele gânduri ale secundului.

Intre catargul mare şi artimon se văzu, deodată, căzând vertiginos un mototol alb, drept pe pânzele întinse, apoi, împins, se rostogoleşte pe punte.

— *Targa.... doctorul...* — strigă cu vocea stinsă secundul, scoborând repede dela puntea de comandă.

In urma lui, doctorul, care fusese pe punte, se grăbi să scoată targa din cabina sanitară dela prova.

Mototolul alb, trecând în lungul velei-strai, căzu ca un pachet, înfăşurat în sac, pe frânghiile îngrămădite în colacii de pe punte.

— *Cine este ?* — întrebă secundul, împingând pe marinarii strânşi împrejurul celui căzut.

— *Fulinov, domnule căpitan, a căzut dela gabie,* — răspunseră, în cor, câteva voci.

— *S'a lovit mortal?* — întrebă un marinar tânăr blond.

— *Desigur,* — răspunse grav un marinar bătrân, — *tocmai dela gabie pe punte!*

— *Faceţi loc, băeţi. Daţi-vă la o parte că vine domnu' doctor.*

Doctorul îngenunchie, apoi, cu mişcări repezi şi sigure, cercetă corpul nemişcat al lui Fulinov.

— *Ciudat... nu se poate...* — spuse doctorul punând urechia la pieptul celui căzut.

— *Lipcenco, adu amoniac. Băeţi, lăsaţi drumul liber.*

Lipcenco, — subchirurgul — aduse o sticluţă, pe care o înmână doctorului.

Capetele tutulor marinarilor se îndreptară spre faţa palidă. Doctorul desfăcu sticluţa şi o aşează sub nasul suferindului. Deodată, cel crezut mort, făcu o mişcare de tresărire, apoi strănută sgomotos. Marinarii scoaseră un strigăt de bucurie.

— *Cum te simţi băete,* — întrebă doctorul, — *bine?*

Şi-l examină din nou.

Apoi ochii celui întins pe jos se'ntredeschid şi cu priviri întrebătoare, pline de uimire şi în semiconştienţă, Fulinov trecu în revistă toate figurile îngrămădite împrejuru-i.

— *Ce păţişi camarade?* — întrebă, aplecându-se, cu grije, secundul.

In ochii tătarului sclipi o scânteie de conştienţă.

— *Panama", domnule căpitan. Iacă m'am grăbit şi gata — jos.* Privirea lui se învioră, căci, între doi marinari, se ivi capul ascuţit al ursoaicei. *Dar domnule căpitan, să ştiţi că am coborît înaintea lui Maşca de pe catarg,* — spuse cu emoţie Fulinov, — apoi, făcând o sforţare stângace, căzu greu pe punte.

— *Şi-a pierdut conştiinţa,* — răspunse doctorul, văzând privirea speriată a secundului; — *a avut un şoc puternic. După două ceasuri de somn, trece totul. A avut noroc tătarul. Nu are nici-o fractură...*

IV.

— *Domnule locotenent, amiralul englez merge la mal,* — aşa anunţă timonierul pe ofiţerul de cart.

Pe vas linişte. Comandantul plecase la mal într'o vizită oficială. Secundul căpătase o malarie şi sta de trei zile în cabină. Echipajul se ocupa cu cârpirea hainelor şi cu spălatul albiturilor; la mandar erau întinse rânduri de pantaloni şi rufe spălate.

Locotenentul, trezit, deodată, din gândurile în cari se afla, îndreptate la familia lui îndepărtată, îşi întrerupse plimbarea pe punte, se opri şi privi prin ochean.

— *De unde ştii asta, băete? Pe „Casiopea" totul este liniştit.*

— *Am observat eu, totdeauna, domnule locotenent, că nu le place să cureţe arama pe velbot, decât numai atunci când amiralul sau comandantul pleacă. Acuma, de 10 minute, curăţă barca şi nostromul lor strigă la ei de pe punte.*

Marinarul, şiret, nu greşise.

Contr'amiralul englez, începuse să urască, cu toată puterea, vasul „Steaua" care, cu o obişnuită regularitate, întrecea escadra lui, în toate manevrele, cu unul sau două minute.

I se prezenta un bun prilej de a face de ruşine pe „ruşii barbari", sau „urşii sălbateci", cum îi socotea el, în gând.

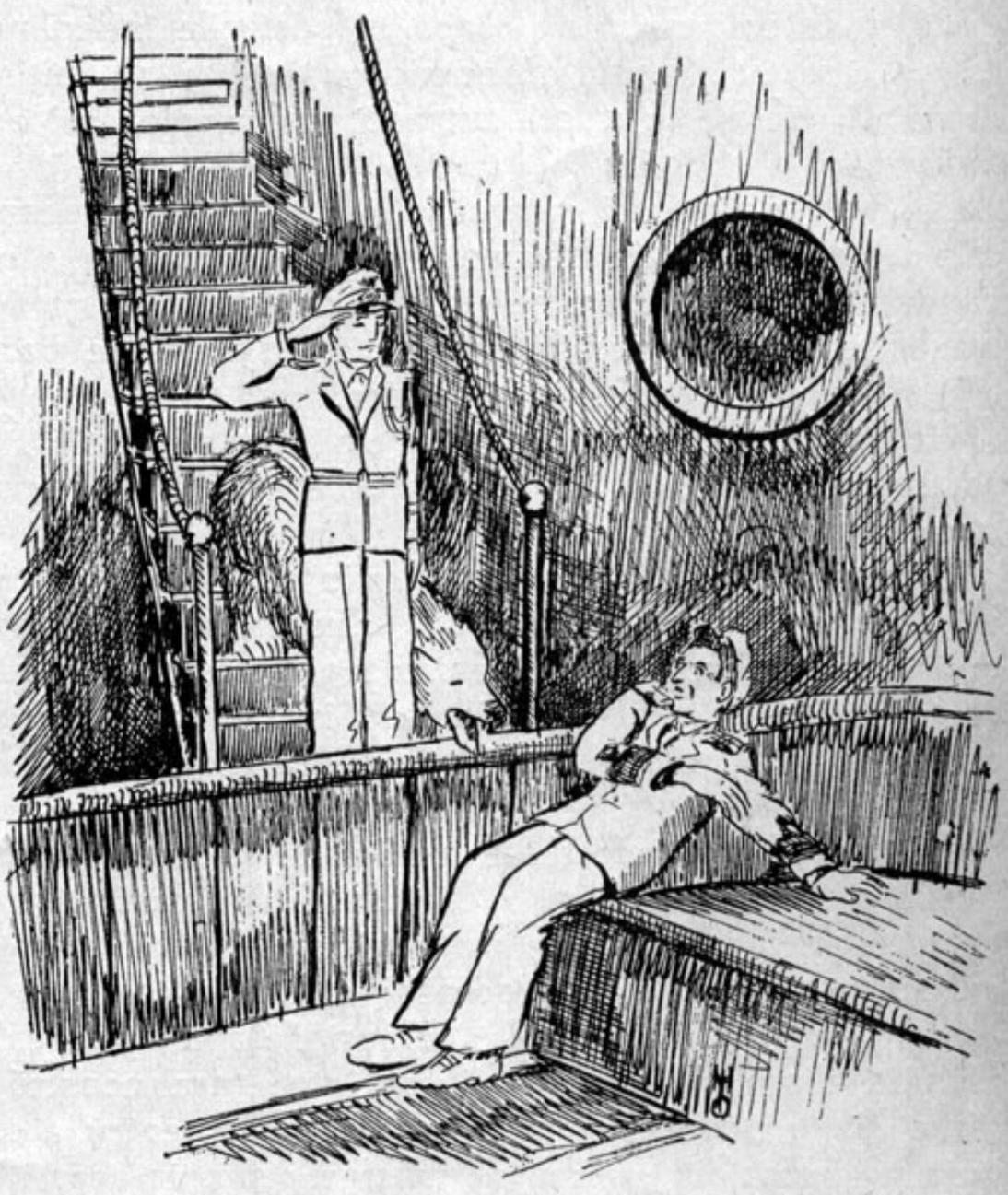
Ofiţerul-adjutant îi raportă că comandantul rus plecase la mal şi, ca atare amiralul hotărî să facă imediat o vizită, gustând dinainte plăcerea de a vedea faţa turburată a secundului, care va fi nevoit să primească pe amiral pe puntea încărcată cu rufe şi uniforme ce erau agăţate la mandar, întinse la soare, şi fără putinţă, din această pricină, să-l primească şi să-l conducă cu ritualul şi salutul tradiţional marinăresc.

Şi amiralul, satisfăcut, se plimba în cabinetul lui, până când ofiţerul-adjutant fugise de 10 ori, sus, ca să pregătească mai repede velbotul.

In acelaş timp, pe „Steaua", nostromul Nichita spunea locotenentului de cart:

— *Am înţeles, domnule locotenent, fără sgomot, cu oamenii de cart.... Nu vă deranjaţi şi nu aveţi nici-o grije. Intr'o secundă totul va fi gata. Când veţi da comanda, va fi totul pus în regulă.*

„Englezul" s'a gândit să facă de ruşine vasul nostru", şuşotea, pe sub mustăţi, nostromul Nichita, scoborând de pe puntea de comandă.



Amiralul îşi retrase brusc mâna...

Dela prova navei „Casiopea" apăru, deodată, velbotul, care mergea cu toată viteza, purtând ghidonul contr'amiralului, care fâlfâia uşor. Barca taie oglinda apelor golfului liniştit şi pune capul direct spre scara din tribord a navei „Steaua". Pe acest vas domneşte liniştea Au mai rămas numai două-trei sute de metri. Amiralul este în culmea satisfacţiei.

Deodată, pe „Steaua", se auzi o comandă şi un fluerat. Când ajunse la scară, amiralul englez îşi şterse ochii Nu... nu era nici-o greşală. Toată rufăria, întinsă pe fringhii, dispăruse ca prin minune, parcă nici n'ar fi fost.

Pe ultima treaptă a scării, ofiţerul de serviciu pe bord, echipat impecabil, în haine albe, salută şi dă raportul amiralului, adăogând că comandantul este plecat într'o vizită oficială, iar secundul e bolnav şi nu poate întâmpina pe Excelenţa Sa. Amiralul ascultă ce i se raportase, oarecum distrat; îşi muşcă buzele de ciudă, crescândă, din pricină că, cu toată atitudinea corectă şi plină de respect a ofiţerului, ce are în faţa sa, totuşi, în ochii verzi ai locotenentului joacă scânteile unei ironii voioase.

In clipa următoare, deodată, amiralul îşi retrase brusc mâna pusă, în timpul convorbirii, pe balustrada scării.

(Continuare în pag. 264)

Recenzii

Dunărea românească, cale de navigaţie între Europa centrală şi ţările Orientului.

— Declaraţiile d-lui ministru C. Buşilă —

D. ing. Const. Buşilă, ministrul lucrărilor publice şi al comunicaţiilor, a făcut următoarele expuneri în cadrul conferinţelor săptămânale cu reprezentanţii presei din Capitală :

Căile de comunicaţie pe apă şi porturile îndeplinesc un mare rol în evoluţia economică a ţării, şi o atenţiune deosebită trebue acordată tuturor problemelor în legătură.

Ne vom ocupa azi, numai de Dunărea românească, cale de navigaţie între Europa centrală şi România, rămânând ca cu altă ocazie să vorbim despre căile navigabile interioare şi de căile artificiale, caşi despre porturile maritime, fluviale şi interioare.

Ca navigaţiune interioară avem cursul Dunării pe porţiunea ce udă unul din ţărmurile ţării noastre, sau trece între maluri româneşti.

Dunărea este cel mai mare fluviu care leagă Europa occidentală şi centrală cu ţările din orientul continentului şi care duce la mare pentru legăturile mai departe, cu ţările din orientul apropiat sau îndepărtat. Dunărea este o cale naturală de navigaţie pe cea mai mare parte a porţiunii sale, înainte de a intra în ţara noastră ; pe acest parcurs sunt efectuate lucrări de regulare şi amenajări, pentru a asigura o cât mai bună navigaţie. In amonte, au fost executate canaluri, sau sunt în curs de executare, pentru a lega această arteră importantă de navigaţie cu Rinul şi cu alte cursuri de apă ; prin calea Dunării ni se deschide legătura între ţara noastră şi ţările din occidentul şi mijlocul Europei, pentru a asigura un important schimb de mărfuri ; şi prin acest fluviu se deschide calea unui tranzit prin România.

Cele două aspecte ale navigaţiei.

Pe teritoriul românesc, Dunărea prezintă două aspecte din punct de vedere al navigaţiei : unul fluvial, dela frontiera noastră până la Brăila, şi altul maritim, dela Brăila până la ieşirea în Mare. Prin caracterul său internaţional, regimul Dunării este supus clauzelor unor convenţii şi reglementări între statele riverane, sau interesate în navigaţia pe acest fluviu, şi acest regim este diferit şi supus la organizaţiuni internaţionale diferite. Pe teritoriul nostru, porţiunea dela „Porţile de Fer" este supusă unui regim, iar porţiunea dela Dunăre până la Mare a fost supusă Comisiunii europene a Dunării a cărei rol este luat de câţiva ani încoace, de o organizaţie românească, având în o Comisiune internaţională, numai un rol consultativ. Pe restul porţiunii româneşti, fluviul se găseşte sub grija organelor româneşti, cu respectarea convenţiilor internaţionale în ceeace priveşte asigurarea şi efectuarea navigaţiei.

Pe porţiunea românească, lucrări importante au fost făcute pentru semnalizarea şi menţinerea adâncimii pe şenalul navigabil, încă de mulţi ani şi lucrările făcute în trecut, pe când alte fluvii se lucra mai puţin în această direcţiune, au format admiraţia tuturor acelora ce aveau de folosit calea navigabilă a Dunării. Regimul Dunării necesită o activitate tehnică continuă şi sunt foarte multe lucrări de făcut, pentruca navigaţia să se poată face în cele mai bune condiţiuni, în orice perioadă a anului, pentruca malurile să fie fixate şi proteguite, pentru a evita inundaţii ce se produc foarte des în multe părţi ale fluviului, pentru a se putea pune în valoare însemnate terenuri de cultură, azi încă neutralizabile, şi pentru a întrebuinţa apa Dunării şi pentru alte folosinţe economice : alimentări, irigaţii, forţă motrice, etc. Astfel privită chestiunea, Dunărea prezintă o perspectivă de importante lucrări de executat, timp îndelungat, pe baza unui program ce va trebui stabilit.

Porţile de Fier şi ieşirea la Mare.

Două porţiuni grele pentru navigaţie prezintă Dunărea pe porţiunea ce trece prin ţara noastră : „Porţile de Fier" şi „Eşirea la Mare".

Cu toate lucrările făcute de către Ungaria, în baza unei convenţii internaţionale, „Porţile de Fier" constitue încă un obstacol pentru navigaţie, din cauza stâncilor la mică adâncime, mai ales la apele scăzute, şi din cauza marelui curent care îngreunează navigaţia, mai ales la navigaţia în susul cursului. Lucrări importante vor fi necesare pe aceste porţiuni şi unele studii sunt chiar făcute, dar trebuesc completate şi aduse în stadiul unor realizări. Prin lucrările necesare pe aceste porţiuni, va trebui să se asigure o navigaţie mai uşoară, şi pe tot timpul cât navigaţia este deschisă şi va trebui să se folosească importanta forţă a apei ce trece prin acele strâmtori pentru a creea acea mare uzină hidraulică, care va putea să alimenteze cu energie multe din trebuinţele ţării noastre şi chiar a unora din ţările învecinate. Rezolvarea chestiunii „Porţilor de Fer,,. constitue o foarte importantă problemă technică şi financiară, în strânsă legătură cu problemă de ordin politic, rezolvarea ei nu trebue a se face fără România, care are aşa de mari interese, atât din punct de vedere al asigurării navigaţiei, pe cursul Dunării pentru interesele sale economice şi pentru tranzit, cât şi pentru a putea folosi cantităţile de energie ce azi se pierd pe cursul acestei ape ce curg pe o lungă distanţă lângă malul românesc.

A doua porţiune grea o constitue eşirea la mare. De multă vreme problema a fost pusă prin interesul ce ţările occidentale aveau pentru o navigaţie uşoară, cu scopul de a-şi plasa produsele lor industriale în această regiune orientală a Europei, dar mai ales, pentru a scurge produsele agricole ale României şi altor regiuni din şesul Dunării. După războiul Crimeii, prin tratatul dela 1857, s'a fixat un regim internaţional, cu scopul de

---

Simţise o atingere rece a degetelor... Amiralul întoarce capul şi vede ceeace nu se aştepta... Se opreşte brusc pe loc ; apoi se dă imediat înapoi... Faţa i se schimbă unei bestii, care-şi arăta colţii dinţilor albi şi ascuţiţi şi limba roşie, într'o gură groaznică — de moarte.

— *Inainte ! Toată viteza !* — se auzi deodată. Velbotul porneşte brusc din loc. Amiralul căzu pe perna fotoliului, dela pupa, şi-şi impune să-şi învingă tremurul nervos de care e stăpânit.

Iar din tunurile vasului „Steaua", apare fumul gros, din care colcăe limbi roşi-gălbui de foc, care se topesc şi se pierd în aerul liniştit al dimineţii. Nava îşi împlinise salutul reglementar faţă de amiral.

(va urma)

a face lucrările necesare şi a asigura navigaţia maritimă dela porţiunea Dunării de Jos, Brăila şi Galaţi, în marea liberă. Nu este acum locul de a insista asupra consideraţiunilor politice ce au dictat această soluţiune, şi de modul cum problema politică a evoluat până acum, când din nou România a intrat în posesiunea întregii delte cu braţele de scurgere a Dunării în mare ; şi nici nu voim a discuta acum soluţiunile admise şi lucrările foarte costisitoare făcute pentru a asigura, mai mult sau mai puţin, navigaţia pe acea porţiune, care, în anumite timpuri, este foarte stânjenită. Ţinem încă a reaminti că soluţiunea amenajării braţului Sulina a fost adoptată ca o soluţie provizorie, care ar fi trebuit să subziste până la amenajarea definitivă şi eşirea la mare, prin braţul Sfântul Gheorghe. Lucrări de amenajare s'au făcut şi lucrări de întreţinere a canalului navigabil, pentru a menţine libera eşire la mare, se fac în mod continuu, pentru a învinge cauzele naturale de înnisipire, prin materialul adus de Dunăre, care formează „bara dela Sulina", sub influenţa curenţilor maritimi, puţini favorabili în acea regiune. S'au cheltuit sume mari din taxele încasate de pe urma exportului produselor româneşti şi a produselor străine importate. Menţinerea aceste ieşiri la mare se menţine cu greutăţi din ce în ce mai mari ; studii s'au făcut şi se fac ; adoptarea şi executarea unei soluţii definitive de eşire sigură în orice împrejurări, trebueşte adoptată şi realizată cât mai curând. Prin Direcţiunea Specială ce a fost creiată pentru această porţiune a Dunării, chestiunea se urmăreşte azi de ţara românească şi o soluţie românească trebue a fi cât mai curând realizată, pentru a asigura navigaţia pe Dunărea românească, această arteră de mare interes economic, pentru legarea Europei centrale cu regiunile orientului.

Ocupându-se de menţinerea navigaţiei pe Dunăre, nu trebue a trece cu vederea limitarea duratei de navigaţie liberă pe acest fluviu din cauza celor câteva luni pe an, când fluviul îngheaţă ; o navigaţie pe întregul curs al fluviului nu este posibilă în timpul îngheţului şi mai ales în perioada de scurgere a sloiurilor. Prin folosirea sparg-gheţurilor şi amenajarea unor anumite adăposturi de degajare a vaselor, se pot aduce ameliorări însemnate şi aceasta este necesar, mai ales pe porţiunea maritimă a fluviului. Ceeace s'a făcut în această direcţiune, reprezintă puţin faţă cu ceeace va trebui realizat în viitor.

(Argus)

Navigaţia interioară. Regularea cursului apei. Creiarea de canale

In cadrul conferinţelor săptămânale cu reprezentanţii presei, d. ing. C. Buşilă, ministrul lucrărilor publice şi al comunicaţiilor, a făcuţ următoarea expunere, cu privire la navigaţia interioară :

Nu am avut până acum navigaţie interioară, căci râurile noastre, ce ar putea servi în acest scop, au fost complet neglijate ; nici un fel de lucrări nu s'au făcut pe ele. In trecutul ţării noastre se găsesc câteva încercări de a face navigaţia pe Olt şi pe Siret, la anumite timpuri ale anului, iar oarecare navigaţie mai regulată, cel puţin în anumite anotimpuri, se face pe cursul natural al Prutului şi pe Bega care este singurul nostru râu canalizat în vederea navigaţiei.

Or, navigaţia interioară este de o mare importanţă pentru desvoltarea economică a ţării ; căile de navigaţie asigură transportul mărfurilor în condiţiuni avantajoase, completând rolul economic al căilor ferate şi a şoselelor. Ţările şi regiunile, cari posedă căi de navigaţie, alături de drumurile de fier şi de şosele, cunosc o propăşire economică necunoscută acelor regiuni lipsite de căi de comunicaţii. Pentru ţara noastră cu producţiuni de materiale de massă, căile de navigaţie ar fi putut să ne fie de mare folos, în anumite anotimpuri şi condiţiunile economice ale ţării s'ar fi îmbunătăţit foarte mult.

Regularea cursurilor apelor

Dar ceea ce nu s'a făcut va trebui făcut ; râurile noastre vor trebui regulate pentru a servi la navigaţie, cel puţin pe acele porţiuni cari se prezintă în condiţiuni favorabile. Vor trebui începute aceste lucrări pe baza unui program şi va trebui urmărită realizarea acestui program în vederea asigurării unui viitor spre o propăşire economică a ţării.

Lucrările necesare a fi executate pe cursurile noastre de apă nu vor servi numai pentru asigurarea căilor interioare de navigaţie ; regularea râurilor noastre este necesară pentru a le ameliora regimul, a le îndrepta şi limita albiile lor de scurgere, şi a le fixa malurile, evitând surpările ; pentru a pune la dispoziţia agriculturei însemnate suprafeţe de cultură azi expuse la inundaţii ; pentru a contribui la îmbunătăţirea stării sanitare prin asanarea bălţilor şi mlaştinelor ce se formează, putându-se crea bazine sau lacuri folositoare pentru pisciculturǎ ; pentru a putea alimenta localităţile riverane şi a iriga terenurile de cultură ; şi în unele cazuri pentru a pune în valoare puterea apei, ce curge pe cursurile repezi, prin crearea de uzini hidroelectrice cari să alimenteze cu energia necesară pentru lumină şi forţă motrice.

Regularea cursurilor de apă constitue o lucrare de mare interes economic, dar ea constitue şi o operă de civilizaţie a regiunilor prin cari acele cursuri de apă trec. Ca şi pentru celelalte căi de comunicaţie pe şine sau pe drumuri, civilizaţia şi bunul trai se desvoltă dealungul căilor de navigaţie, şi mai mult chiar decât căile de comunicaţii terestre, râurile navigabile desvoltă civilizaţia regiunilor, prin cari trec. Ne dăm uşor seama de acest rol civilizator al căilor de navigaţie, trecând prin regiunile străbătute de râurile noastre capricioase în primitivitatea lor şi amintindu-ne de regiunile râurilor regulate pentru navigaţie ce se văd în alte ţări .

Regularea râurilor noastre este o lucrare mare, de lungă durată şi costisitoare ; ea trebue abordată pe baza unui program care se va stabili pe studii dintre cari prea puţine sunt azi începute, dar cari vor trebui organizate şi urmărite cu oarecare intensitate. Vor trebui însă începute, făcute sacrificiile necesare pentru a se face aceste studii cari vor fi recompensate prin foloasele ce se vor realiza pe terenul economic şi de civilizare a ţării. Intârzierea de până acum în întocmirea studiilor şi a executării lucrărilor de regulare a râurilor noastre, nu constitue o scuză pentru trecut, dar nu va trebui să servească de exemplu pentru viitor.

Creiarea de canale artificiale

Dar pe lângă navigaţia pe cursurile naturale de apă, amenajate în acest scop prin lucrările de regulare, navigaţia interioară este completată prin reţelele de canale artificiale în acele regiuni de mare trafic comercial. Pentru ţara noastră executarea de canale artificiale pentru navigaţie nu prezintă, cel puţin pentru moment, aceeaşi importanţă ca pentru ţările mult mai desvoltate din punctul de vedere economic ; sperăm că necesitatea căilor artificiale de navigaţie se vor impune cât mai curând, pentru a asigura transporturile în regiunile lipsite de alte

căi de comunicaţie. Fără a realiza, în prea scurtă vreme, reţele de canale aşa cum alte ţări occidentale posedă, va fi şi la noi cazul de a se stabili anumite canale cari vor putea fi studiate din vreme, şi în multe cazuri în legătură cu studiile ce se fac pentru regularea cursurilor naturale de apă. Şi între primele canale de avut în vedere sunt acele pentru cari oarecari studii sunt făcute şi cari ar deservi aglomeraţii importante consumatoare şi producătoare de produse.

Trebuie începută activitatea pentru ca în viitor ţara românească să cunoască bunele servicii pe cari economia ţării şi întreaga viaţă, le poate obţine de pe urma apelor ce posedăm ; şi să fie cu totul înlăturate relele efecte şi dezastrele pe cari apele noastre umflate le aduc vieţei ţării şi bogăţiilor naturale.

(Universul)

Răsboiul pe mare şi forţa marilimă

de C. Amiral Fr. Lützow

In nici un război nu s'a desvoltat operaţiunile maritime cu atâta chibzuială, unitate şi aşa de reuşit de către comandamentul german de război, ca acum. Inainte nu se folosea pentru operaţiile de câmp şi de apă toate mijloacele efective şi toate posibilităţile sau conducerea nu îngloba în mod unitar planurile operative care rămâneau necomplet desvoltate şi cu multe frecări.

Conducerea germană a statului şi a războiului, a înţeles că concepţia unitară de mare gândire trebue realizată în toate domeniile. De aceea dacă în cele ce urmează e vorba numai de războiul pe mare, rămâne ca conducerea lui să fie valabilă în cadrul conducerei generale a războiului. Dar fie care armă are de îndeplinit în cadrul posibilităţilor sale misiunea ei specifică după regulile proprii. Iată dece, sunt deosebite consideraţii pentru fiecare specialitate de forţă militară şi de conducerea a războiului.

Cartea strânge comunicatele dela radio care s'au dat săptămânal. Aceste comunicări ca şi cartea au fost lucrate în colaborare cu Càp. de corvetă Pezold, care a avut ideea şi impulsul în Dec. 1939 şi care ne-a servit pentru războiul submarin.

Războiul economic de azi.
Războiul economic dus de Napoleon.
Războiul submarin german.
Isprăvile submarinelor.
Rolul minelor marine.
Englitera şi dreptul maritim.
Cazul Altmark.
Despre vasul de bătălie şi importanţa lui.
Piraterie şi drept maritim.
Despre neutralitate.
Debarcarea din Norvegia : I. Trasporturile de trupe ; II. Lupta distrugătoarelor ; III. Siguranţa transporturilor următoare ; IV. Apărarea coastelor ; V. Noua poziţie strategică în Marea Nordului.
Vedetele rapide.

Flota de răsboi germană. Desvoltarea ei şi în prezent

Poporul german priveşte mândru în spre faptele marinei sale, care cu iuţeala fulgerului, prin eroica acţiune din Scandinavia, a împiedicat intenţia inamicului nostru de a strânge blocada în jurul Germaniei.

Importanţa valorii maritime a Germaniei s'a dovedit impresionantă în ultimele zile şi în mod practic înaintea ochilor.

Asociaţia preţuirei maritime din Germania, căreia Führerul i-a dat sarcina de a promova în poporul german şi de a adânci dragostea de mare, urmăreşte zilnic dorinţa multora care vor să afle din faptele marinei de război, o satisfacere.

Realizarea acestei sarcini o dă tipăritura aceasta care răspândeşte în toate cercurile populare dorinţa de mai sus.

Berlin — vara anului 1940.
Asociaţia germană de preţuire a mărei.

I.

Insemnătatea descătuşărei forţelor germane de apă de către Führer.
Flota germană de război în luptă.
Bastimente din marina de război a Germaniei.

II.

Valorificarea mării şi forţa de apă — privire istorică şi politică a desvoltării marinei germane de război.
Desvoltarea bastimentelor marinei germane de război până azi.
Desvoltarea marinei germane de război de acum o sută de ani până azi.

III.

Lista vaselor germane de luptă.
Tradiţia marinei de război.
Semnele exterioare ale erarhiei din Marina de război.

După cum se vede, cartea interesează în amănunt Liga Navală pentru o exemplficare plină de învăţătură pentru noi, de cum se leagă sufletul poporului de un „mit" transformat în realitate.

CARŢI ŞI REVISTE[1)]

de SCARLAT PREAJBĂ

● L'ITALIA MARINARA este o bună revistă, care apare lunar, de 42 ani (Roma, via Giustiniani, 5) ca organ de publicitate a Ligii navale italiene, sub direcţiunea d-lui Italo Sulliotti. Conţine articole interesante şi instructive în ramura marinărească, însoţite de ilustraţiuni. Are şi o rubrică asupra mersului ligii italiene şi recenzii asupra cărţilor apărute, în legătură cu Marea. Semnalăm oarecari note asupra *flotei danubiene a României* (nr. XIX).

● NAUTICA ne vine tocmai din Buenos-Aires, ca schimb cu revista noastră, pentru care mulţumim d-lor directori : inginer naval Virgilio Pisnero şi căpit. Mario Cornaglia. E o revistă technică-economică a marinei argentine ; apare de 10 ani, lunar.

● SÜDOST-ECHO apare, săptămânal, în Viena şi Budapesta ; e în al IX-lea an ; conţine articole interesante, cari oglindesc stările de lucruri din Europa de acum. Sunt informaţiuni şi despre România.

● CONVORBIRI LITERARE, veche revistă ce apare de 74 ani, continuă, acum, să apară în excelente condiţiuni redacţionale şi technice, de când se găseşte sub direcţiunea reputatului cărturar şi scriitor I. E. Torouţiu, care este secondat de scriitorii Alex. Ionescu, Teod. Al. Munteanu şi Ştef. Cuciureanu (sediul : str. Argentina, 39, Bucureşti, III). Fiecare număr conţine studii, nuvele, versuri, însemnări documentare, cronici şi bibliografie de actualitate.

● REVISTA FUNDAŢIILOR REGALE, nr. 10, anul VIII, conţine material literar-cultural (proză şi versuri), documente, comentarii critice, cronica socială şi literară, o scrisoare a mareşalului Antonescu şi acte din războiul nostru sfânt.

● VIAŢA BASARABIEI, nr. 9—10, anul X, e o bună revistă, care apărea la Chişinău, iar acum apare în Bucureşti (str. Alex. Donici, 32), sub direcţiunea d-lui Pan Halippa, ajutat de Sergiu Matei Nica şi Octav Sargeţiu. Cine urmăreşte această revistă se pune la curent cu cunoaşterea faptelor şi vieţii basarabene.

● TRANSNISTRIA, e gazetă săptămânală de cunoaştere a fraţilor noştri dintre Nistru şi Bug, ce apare sub un comitet, redactor fiind d. dr. Ilie Zaftur (Bucureşti, Bulevardul Lascăr Catargiu, 31).

● O CARTE A UNUI VREDNIC OSTAŞ. Câte reflexiuni şi

[1)] Se recenzează numai publicaţiunile primite la redacţia revistei noastre.

gânduri isvorăsc pe marginea mărturisirilor ce face d. general Georgescu-Pion în mica sa broşură (de 46 pagini) întitulată: CE AMINTEŞTE COMANDANTUL MAREI UNITĂŢI DIN POARTA SOMEŞULUI, scrisă de pe timpul aflării sale în fruntea comandamentului diviziei XX, dela 17 Martie 1939 până la 17 Martie 1941, în legătură cu evenimentele şi stările sufleteşti la cari autorul a fost martor, şi încercat ostaş pe când întreaga suflare românească era chinuită de pe urma tragediei prin care ţara şi neamul au trecut. E o carte de documentare, în care se oglindesc stări de fapt ce nu pot fi nici uitate şi nici date de o parte; ci trebuiesc cunoscute şi simţite.

● HORA FANTOMELOR, de Stelian Metzulescu (colecţia „Convorbiri literare", Bucureşti), e o carte de mărturisiri, sincere, ale autorului către un bun prieten, căruia i se confiază, descriindu-i stări de lucruri şi de fapte, din trecut şi în prezent, ale ţării noastre, când *politicul* era atotputernicul în viaţa cetăţenilor şi a naţiunii. Sunt adevăruri cinstite, mărturisite în chip obiectiv, cari trebuiau consemnate cândva. Acele răposate partide politice au dăunat, mult, ţării; s'au dus. Acum avem *„omul", „Conducătorul"*, căruia să-i dăruim încrederea şi munca, în folosul neamului, căci „vremea reînvierii sociale a naţiei", sosită şi împlinită de mareşalul Antonescu, va să fie în binele României de mâine. Sun mareşalul Antonescu, va să fie în binele României de mâine. Sunt idei pe cari le înţelegem — recitindu-le în cartea d-lui Metzulescu — şi le vrem realizate.

● BASME de Mihail Vulpescu (Bucureşti, tipografia ziarului „Universul"). Până acum au apărut cinci basme: *Voinicul înflorit, Pomul cu merele de aur, Basmul lăcrămioarelor, Muma pădurii, Rozmarin*. D. prof. Vulpescu e un însufleţit om care e stăpânit de ideia reînvierii basmului românesc, care a legănat copilăria noastră, a tuturor celor maturi de astăzi. Poartă o grije deosebită basmului şi îi e teamă să nu dispară acea bogăţie vie, păstrată de imaginaţia poporului nostru. Ca atare, ca profesor, caută să insufle elevilor săi dragostea de literatura nescrisă, care se perpetuiază din generaţie în generaţie. *Colecţia de basme,* ce a iniţiat, pe care o tipăreşte frumos şi bine merită atenţiune şi încurajare. Iar acel *chestionar folkloristic-monografic,* răspândit elevilor e de o importanţă primordială. Pentru stăruinţa şi realizarea sa îl felicităm. Cuvântul adresat cititorilor (din broşura colecţiei nr. 4) e interesant.

● REVISTA AERONAUTICEI ŞI MARINEI se găseşte în al XV-lea an al apariţiei (redacţia la şcoala ofiţerilor de aviaţie, Bucureşti); se ocupă cu probleme de specialitate în aeronautică şi marină; conţine articole, recenzii şi informaţiuni (text şi ilustraţiuni).

● BULETINUL DIRECŢIUNII DUNĂRII MARITIME, apare lunar, de 2 ani, cu informaţiuni de specialitate (sediul: la administraţia comercială P. C. A., Bucureşti).

● DACIA, care nu mai apăruse dela 15 August, c., iat-o reapărând în Noemvrie c., dela nr. 7, în aceleaşi excelente condiţiuni redacţionale şi technice, cu articole, studii şi bogate cronici, de actualitate, în cadrul titlului ce poartă această bună revistă, astăzi aflată sub direcţiunea d-lor Dan Botta şi Emil Giurgiuca (Bulevardul Carol, 52, Bucureşti).

● REVISTA DE IGIENĂ SOCIALĂ, apare lunar, sub direcţia: dr. G. Banu (Bulevardul Lascar Catargiu, 24, Bucureşti), cu articole şi studii interesante în ramura igienei sociale.

● VREMEA, revistă săptămânală, sub direcţia: Vladimir Donescu (Bucureşti, str. Carol, 10), conţine articole informative, studii, cronici literare, artistice şi de critică, fapte şi idei (text şi ilustraţiuni), este o tribună de orientare asupra tuturor ramurilor ce frământa omenirea la ora actuală.

● GAZETA MILITARĂ, apare în al III-lea an; e organ independent în serviciul apărării naţionale; director: general div. Virgil Economu. Conţine articole, studii şi informaţiuni (text şi ilustraţiuni) puse în curent cu actualele probleme, ce sunt de lămurit, pentru orice cetăţean conştient, în ţara noastră. E o excelentă revistă.

● GAZETA TRANSILVANIEI, dela Braşov, se găseşte în al 104-lea an, înfiinţată de marele Gh. Bariţiu, în 1838; conţine articole de temeiuri şi aspiraţiuni româneşti, bine şi simţit scrise; acest ziar merită să fie sprijinit (redacţia: bulev. Regele Ferdinand I, nr. 12, Braşov).

● NATURA, apare de 30 de ani, lunar, sub îngrijirea d-lor I. Simionescu şi O. Onicescu, profesori universitari; veche revistă pentru răspândirea ştiinţei, întemeiată de prof. Gh. Ţiţeica şi G. G. Longinescu, încă din 1905.

● RĂSĂRITUL, e organul de propagandă al Caselor Naţionale (Bucureşti, calea Victoriei, 52); apare de 23 ani, lunar, sub conducerea: general I. Manolescu, Scarlat Preajbă şi Lucia Ionescu. Ultimul număr, de 120 pag., e închinat pentru intrarea în al II-lea pătrar de veac al Caselor Naţionale. Are un material literar cultural interesant şi instructiv. Acest masiv număr e o adevărată arhivă de documentare a vremii în care trăim.

● ROMÂNIA VIITOARE continuă să apară, săptămânal, sub direcţiunea d-lui dr. Titu Cureleanu, prim-redactor fiind d. prof. N. N. Creţu (str. Sărindar, 5—7—9, Bucureşti).

● ROMÂNIA AERIANĂ e organul de difuzare a problemelor pentru aviaţie, aerochimie şi radiofonie (sediul: calea Floreasca, 13, Bucureşti III), ce apare de 9 ani; director technic: ing. Al. C. Vissarion şi redactor-şef: ing. G. Vasiliu-Belmont.

● REVISTA INFANTERIEI se găseşte în al XXXXV-lea an; conţine articole în legătură cu problemele armei infanteriei, recenzii şi informaţiuni (redacţia: bulevardul Elisabeta, 8, Bucureşti).

● BULETINUL METEOROLOGIC LUNAR, apare sub direcţiunea institutului respectiv central al României; conţine material informativ: text, date cifrate şi planşe, pe luni.

● ANTIGAZ apare lunar, cu articole de specialitate, iar la sfârşit e o bibliografie.

● FOTOGRAFIA e revista asociaţiei fotografilor amatori din România; apare de 7 ani; director: dr. Sp. Constantinescu, str. Regală 4, Bucureşti.

● PROGRESUL *literar, cultural, artistic,* apare bilunar; e în al VII-lea an (Bucureşti, str. Meteor, 53) sub direcţia: Vintilă Petrescu-Vrancea.

● C. A. M., revistă lunară de informaţii şi documentare, editată de Cassa monopolurilor Statului; conţine studii, recenzii şi comunicate oficiale.

● MUNCITORUL NAŢIONAL ROMÂN, revistă lunară, anul IV, sub direcţia: Pan M. Vizirescu (str. Calomfirescu, 8, Bucureşti). In numărul ultim colaborează: dr. Sergiu Băcescu, Pan M. Vizirescu, Romulus Stănculescu, Vintilă Pantazopol, G. Macrin, N. Porsena, Şt. Cârstoiu, N. Mareş, Petre P. Ionescu, T. Martinescu-Asău, Magda Raiu, Şt. Anghelescu, Ovid Caledoniu, I. Şiugariu, Sanda I. Mateiu, Ion Muche, Leonte Dumitrescu, Ion Th. Ilea.

● BULETIN DEMOGRAFIC AL ROMÂNIEI, anul X, apare lunar; director: dr. Sabin Manuilă (red.: splaiul Unirii 28, Bucureşti V).

● ALTARUL ortodox, misionar, naţional şi cultural; director: prof. Toma Culcea (redacţia: strada Uranus, 63, Bucureşti).

● SATUL, revistă de cultură pentru popor; anul XI; director: Andrei Udrea (Bucureşti, III, calea Floreasca, 13).

● BULETINUL BURSEI BUCUREŞTI, apare lunar, de 13 ani (Bucureşti, palatul Camerei de comerţ).

● ECONOMIA, e revistă trimestrială, editată de Cassa naţională de economii (Bucureşti), plină de sfaturi, pe cât de înţelepte, pe atât de folositoare tuturor, îndeosebi copiilor şi tinerilor.

● AVÂNTUL, este organul informativ de pe valea Jiului, ce apare la Petroşani, de 14 ani; director: Vasile D. Taloescu.

● GLASUL TINERETULUI, e organul de propagandă al „Editurii noastre", din Bucureşti; director: Nicolae Graur.

INFORMAŢII — NOUTAŢI

DIN ŢARĂ

Telegrame omagiale

Cu prilejul zilei de 8 Noembrie, Liga Navală a adresat următoarele telegrame :

M. S. REGELUI MIHAI I
Preşedinte de onoare al Ligii Navale Române

In numele membrilor Ligii Navale Române, cu adânc respect rog pe Majestatea Voastră să binevoiască a primi asigurarea neţărmuritei lor dragoste şi devotament, împreună cu urarea : să trăiţi Majestate, mulţi şi glorioşi ani peste România deapururea reîntregită.

Vice-Preşedintele L. N. R.,
Contr'amiral Adj. N. PĂIŞ

DOMNULUI MARESAL ION ANTONESCU
Conducătorul Statului
Membru de Onoare al Ligii Navale Române

Membrii Ligii Navale Române, strânşi uniţi în jurul flamurei ei, în această zi simbolică vă încredinţează, prin mine, de dragostea şi devotamentul lor, exprimându-şi marea admiraţie pentru bravura ostaşilor noştri, cari luptă sub iscusita şi vitejeasca Dvs. conducere, spre zidirea României noui şi întreagă.

Să trăiţi, Domnule Mareşal, încă mulţi ani, pentru gloria armatei şi neamului românesc.

Vice-Preşedintele L. N. R.
Contr'amiral Adjutant N. PĂIŞ

DOMNULUI MIHAIL ANTONESCU
Vicepreşedintele Consiliului de Miniştri

In numele Ligii Navale Române, vă rog a primi respectoase felicitări şi încredinţarea sentimentelor membrilor ei de admiraţie şi devotament pentru munca ce depuneţi la refacerea şi întărirea neamului şi a ţării.

Vicepreşedintele L. N. R.,
Contr'amiral Adjutant N. PĂIŞ

In numele marinarilor, d. C'amiral-adjutant N. Păiş, subsecretar de stat al Marinei a adresat următoarea telegramă :

M. S. REGELUI MIHAI I
Bucureşti

Marinarii de tot felul, odată cu urările lor respectuoase de glorioasă şi rodnică Domnie, depun credinţa şi devotamentul lor întreg la picioarele tronului, rugând Atot Puternicului pentru o viaţă lungă şi fericită a Majestăţii Voastre.

Subsecretar de Stat pentru Marină,
C'Amiral adj. N. PĂIŞ

La care M. S. Regele Mihai I a binevoit a răspunde :

D-LUI AMIRAL N. PĂIŞ
Subsecretar de Stat pentru Marină

Mulţumesc călduros pentru bunele urări şi sentimentele de devotament exprimate în numele marinarilor români.

MIHAI R.

DOMNULUI AMIRAL ADJUTANT N. PĂIŞ
Vice-Preşedintele Ligii Navale Române
L o c o

Membrilor Ligii Navale, le mulţumesc călduros, pentru bunele urări.

MIHAI

Răsunetul vitejiei marinarilor noştri

In urma citării prin ordin de zi pe armată a marinei, d. general *Paul Teodorescu*, fost ministru al Aerului şi Marinei, a trimis domnului Amiral-Adjutant N. Păiş, subsecretar de Stat al Marinei, următoarea scrisoare.

Domnule Amiral şi Ministru,

Cu mare bucurie şi satisfacţie am cetit citaţiunea pe Armată, a Marinei de Mare.

După citaţiunea dată Batalionului 17 Infanterie Marină, această nouă citaţiune vine să complecteze atestarea faptelor glorioase ale Marinei Regale care este cu atât mai valoroasă cu cât raportul de forţe navale din Marea Neagră este în defavoarea noastră. Sunt sigur că modesta dar vajnica Marină Română, otelită în lupte aspre, va şti să adauge la palmaresul ei şi alte victorii spre mândria ţărei şi a conducătorilor ei.

Primiţi vă rog, Domnule Amiral, asigurarea celor mai devotate sentimente.

General Adj. (ss) P. TEODORESCU

La care d. Amiral N. Păiş a răspuns astfel:

Domnule General Teodorescu P.

Am primit rândurile ce mi-aţi trimis, relativ la faptele glorioase ale micei noastre Marini, cari mi-au făcut o deosebită plăcere.

Puteţi fi mândru, Domnule General, că şi Domnia Voastră aţi contribuit într'o măsură, la pregătirea de răsboiu a Marinei noastre, şi deci implicit la glorioasele ei acţiuni.

Legătura ce s'a făcut între Domnia Voastră şi Marina noastră am convingerea că va rămâne pentru totdeauna.

Primiţi vă rog, Domnule General, expresiunea sentimentelor mele de bun camarad.

Contr'amiral Adj, (ss) N. PAIŞ

Cinstirea memoriei marinarilor eroi

Pentru cinstirea memoriei ultimilor eroi ai săi, *Cpt. Filip N.* şi aspirantul *Apostolescu Paul,* precum şi a celor 19 marinari români şi 6 marinari germani, s'a oficiat Duminică 2 Noembrie, la Constanţa în capela militară a Sf. Arhangheli Mihail şi Gavril, un serviciu religios, din iniţiativa Diviziei de Mare.

Onorurile au fost date de un detaşament al marinei militare germane şi o companie de marinari reprezentanţi ai tuturor unităţilor navale.

După terminarea slujbei religioase a luat cuvântul d. Cpt. *Popescu Deveselu,* care a rostit următoarele :

„Câţi sunteţi aici şi câţi sunt pe toate meleagurile românismului, aveţi o lacrimă pe geană şi vă este sufletul cuprins de frigurile unei despărţiri prin veşnicia morţii. Credinţa ne învaţă să privim moartea numai ca o despărţire trecătoare a omenescului din noi pentrucă drumurile necunoscutului ne vor duce în cele din urmă acolo unde ne-au plecat înaintaşii şi unde spiritele sălăşluesc în nemurire.

Dar lacrima ce vă scapă, oricât aţi vrea să o reţineţi, nu este pentru nişte morţi: fiindcă în prohod de Dumnezeiască înălţare către necunoscut, noi nu am venit astăzi aici să jelim, ci să tresărim din toată fibra sufletului nostru pentru cei bravi între bravi, care au plecat în chip de cavaleri ai credinţei să croiască un viitor grandios Ţării noastre, Neamului nostru şi Marinei noastre.

Într'o zi pe întinsul de zări albastre, toţi câţi sunt în pomelnicul de pomenire rostit de Preot, au fost scufundaţi pentru veşnicie în adâncurile Mării, pe când îşi făceau datoria către Neam şi Rege.

Ce moarte frumoasă ! Ce sublimă durere pentru cei ce zi de zi şi an de an în suspin vor rosti numele lor şi durerea li se va alina întotdeauna prin mângâerea că : fiul, fratele, tatăl a căzut la datorie.

Dacă ochii plâng, fiindcă aşa i-a hărăzit Dumnezeu plânsului, sufletele nu vă pot fi copleşite de amărăciune fiindcă eroii ar fi împovăraţi în viaţa lor de dincolo de chinuitoarea durere a celor de aici.

De aceea nu plângeţi ci slăviţi-i aşa cum au fost hărăziţi prin destin.

In văzduhul Pontului sufletele în chip de albatroşi sboară şi privesc osanalele noastre. Ei în măiastra adiere peste unda mării ne îndeamnă să fim mai mândri de trecutul nostru, aici la marea pe care au iubit-o şi pentru care au trecut în veşnicie.

Camarade Filip, te simt undeva aici, te simt peste tot locul şi lângă tine privesc cu admiraţie pe taciurnul meu elev, aspirantul Paul Apostolescu.

Crede Căpitane Filip în credinţa noastră şi cu sufletul tău de înaltă morală dă har generaţiilor ce vor veni ; fiindcă acum şi în veac fapta ta şi a celor cari s'au dus în sânul lui Adamastor, odată cu tine a fost sublimă şi colbul nu o va acoperi niciodată în Cronicele Marinei Româneşti.

Căpitane Filip fii liniştit în slava ta, fiindcă cei cari te-au cunoscut te vor imita în faptă !

Căpiane Filip tu cu cohorta ta de marinari români şi germani, ne vei fi continu un imbold.

Căpitane Filip, tu cu fostul meu elev taciturnul aspirant Apostolescu Paul, ne vei fi sprijin de mândrie.

Fie ca fapta voastră să rodească o Marină a Românilor în Marea Neagră şi peste toată imensitatea de apă albastră aşa cum voi toţi i-aţi dat dreptul să fie prin moartea voastră şi aşa cum tu Căpitane Filip ai dorit-o şi te-ai frământat din zori în noapte pentru ea.

Acolo în slava voastră fiţi de veghe eroi ai Mării Pontului în apele dela Gura Bugului".

In continuare pioasa pomenire a urmat în largul portului, unde dela bordul remorcherului dragor „Amzel", comandat de Asp. Rusu Gh. s'a dat cetire pomelnicului celor 27 de eroi marinari căzuţi pentru patrie, trăgându-se salve de puşcă şi aruncându-se pentru fiecare din ei în apele albastre ale mării frumoase jerbe de flori, împodobite cu tricolorul românesc.

La rostirea numelor Cpt. Filip N. şi Asp. Apostolescu Paul o delegaţie de marinari germani au aruncat în valurile mării o impresionantă coroană de flori naturale, împodobită cu roşul aprins şi crucea drapelului german.

La sfârşit, bătrânul tată al Căpitanul Filip N., o figură venerabilă de vechi şi iscusit marinar, a adresat ostaşilor de sub comanda fericitului său fiu, urări de isbândă şi eroism pentru Marina Română.

*

La 19 Noembrie s'a oficiat un nou serviciu divin pentru pomenirea altor marinari eroi, aspiranţii :

CORNĂŢEANU M. şi
MIRCEA DAN METZ

ambii şefi de promoţie, primul 1940 şi al doilea 1941, tineri cari, prin înaltele lor calităţi dovedite dela începutul carierii, promiteau să devină mai târziu conducători. Erau cei mai tineri comandanţi de nave de război.

Au luat parte ofiţerii superiori din Marina Regală Română, în frunte cu d-nii : amiral Georgescu, comandorii Butaş, Bărdescu, etc., delegaţii de ofiţeri din toate armele, detaşamente de onoare din marina noostră şi cea germană, premilitari, fanfara Marinei Regale Române.

Serviciul religios a fost oficiat de către P. S. Episcop Gherontie Nicolau al Tomisului ; preotul maior Ilie Deleanu, confesorul garnizoanei, preoţii M. Rădulescu, C. Staicu şi Gh. Sorescu, referenţii eparhiali. Răspunsurile au fost date de corul catedralei episcopale.

După săvârşirea slujbei religioase, a luat cuvântul preotul maior Ilie Deleanu, care a subliniat însemnătatea jertfei celor doi marinari căzuţi la datorie, luptând pentru reîntregirea ţării, afirmarea naţiei româneşti, pentru creştinătate şi cruce.

Apoi, în mare, în cinstea marinarilor căzuţi la datorie, au fost aruncate numeroase jerbe şi coroane de flori din partea Marinei Regale Române, Marinei Germane, ofiţerilor şi camarazilor celor jertfiţi pentru patrie.

Vice-Amiralul Corneliu Buholtzer

In vremile acestea de înfrigurare, când atâţia marinari tineri căzură la datorie, — şi-a încheiat prea de vreme activitatea şi un camarad, ajuns la cea mai înaltă treaptă a carierii graţie numai meritelor sale.

Născut la Slatina la 27 Aprilie 1880, a absolvit şcoala de artilerie, geniu şi marină în 1900 clasificat întâiul. Cariera a început-o în arma geniului. Marea, care-l atrăgea încă de pe când se juca pe malurile Oltului, l'a hotărît în 1901 să treacă în marină, în care s'a distins dela început. Avansările la gradul de Locotenent în 1905, căpitan în 1909, Lt.-Comandor în 1915, Căp.-Comandor în 1917, Comandor în 1920, Con-

tr'amiral în 1931 şi vice-amiral în 1940 sunt dovezi ale uşurinţei cu care a păşit din treaptă în treaptă a ierarhiei, avansat numai la excepţional.

In adevăr, era un om excepţional, atât prin energia care o imprima şi celor de sub ordinele sale, cât mai ales prin bogăţia cunoştinţelor sale. Era un om cult în cel mai larg înţeles al cuvântului, posedând pe lângă un deosebit talent oratoric şi uşurinţă la scris. Lucrările sale de popularizare a electricităţii, cursurile ţinute la şcoala navală, conferinţele sale erau înţelese de cei cu cunoştinţe inferioare şi savurate de cei cu cultură superioară.

Campania a făcut-o la serviciul de dragaj, apoi ca şef de stat major al Flotei de operaţii şi comandant de monitor.

Comandant al şcoalei navale i-a imprimat o tradiţie ce din fericire se păstrează.

In 1934 a fost numit comandantul Institutului Geografic, pe care l'a modernizat, înzestrându-l cu cele mai moderne aparate şi maşini, reuşind să transforme acest institut într'unul ce rivalizează cu cele străine.

Retrăgându-se din cadrele active, i s'a încredinţat conducerea Şantierelor Dunărene, care a ajuns la o aşa desvoltare, încât de câţiva ani acest şantier, care pe vremuri construia cel mult şlepuri, azi a reuşit să lanseze vapoare de mare şi submarine.

S'ar putea rezuma activitatea celui ce ne-a părăsit când împlinea numai 61 ani cu următoarea caracteristică: ori pe unde a trecut, a lăsat urme, rupând cu tradiţiile ruginite şi introducând suflul modern.

In epoca de refacere a ţării, dispariţia viceamiralului Bucholtzer lasă un mare gol.

Căpitanul Filip C. Niculae din Marina Regală

In seara zilei de 24 Octombrie 1941, prin undele telegrafiei fără fir se recepţiona mesagiul, prin care se anunţa moartea eroică a căpitanului Niculae C. Filip, Comandantul Grupului de Ambarcaţiuni ce dragau minele duşmane în apele româneşti ale Transnistriei.

Marea, pe care el a iubit-o, de mic copil, pe malurile căreia se căznea s'o înţeleagă din cea mai fragedă vârstă, a primit jertfa de viaţă a celui cu care se îndrăgise, a căpitanului *Niculae C. Filip,* din Marina Regală.

Eroica lui moarte este un simbol, ce sdrobeşte de durere pe toţi marinarii, dar şi'i înalţă. Căci ea reprezintă simbolul uriaşei şi puternicei sforţări româneşti pe mare, împotriva duşmanului ei cel mai de temut.

Căpitanul Niculae C. Filip s'a înfrăţit deapururi cu marea, departe, în largul apelor transnistriene, în chip viteaz, înfruntând semeţ furia duşmanului şi a mării pentru gloria Ţării şi fala Marinei Regale Române.

El a fost primul comandant român, care a făcut să fâlfâe stindardul Marinei noastre de război în apele transnistriene şi pentru a deschide calea navigaţiei româneşti, a trebuit să se jertfească pe sine.

Aşa se încheie capitolul plin de avânt şi sbucium al carierii marinăreşti a căpitanului Filip, fiul Constanţei şi unul din elementele cele mai valoroase, în care Marina de Război îşi pusese toată încrederea şi nădejdea ei.

*

Născut, la Constanţa, la 17 Mai 1909, termină cursurile liceului Mircea cel Bătrân, în anul 1927. Dă examen, în toamna aceluiaş an, şi reuşeşte printre primii la Şcoala Navală.

La 1 Iulie 1929 este promovat aspirant de marină, fiind clasificat al V-lea din 18 ofiţeri ai promoţiei a IX-a. Işi începe cariera de marinar cu toată dragostea ce o avea pentru mare şi cu tot elanul tinereţii lui. In curând devine un ofiţer de elită, apreciat de superiori, stimat de colegi şi iubit până la veneraţie de subalterni şi ostaşi. Bunătatea, dreptatea, camaraderia, pe lângă calităţile înăscute de marinar, întregesc acest suflet de granit, cimentând cariera viitoare a tânărului aspirant.

Gradul de locotenent l'a obţinut la 10 Mai 1934, în care timp, până la 1936, se specializează urmând cursurile de gaze şi torpile. Le termină cu succes, dar nu i se par destul de grele pentru uriaşa lui putere de muncă. După îndemnul superiorilor se dedică specialităţii minelor, unde găseşte terenul necesar şi în curând ajunge unul din cei mai bine pregătiţi, ai marinei noastre de război, în această armă.

Notele calificative sunt excepţionale şi îl caracterizează ca unul din cei mai buni ofiţeri-marinari din generaţia tânără ai marinei de război.

Unul din comandanţi, după ce l'a avut, mult timp, sub comandă, îşi aşterne părerile pe foaia calificativă a căpitanului Filip, astfel:

„A îndeplinit funcţiunea de ofiţer secund şi ofiţer cu minele. Foarte inteligent, perseverent, cu mare putere de muncă. Educaţia militară aleasă; foarte conştiincios. Foarte bun marinar. Cunoştinţele marinăreşti foarte bune, iar ca ofiţer miner complete. Cunoaşte perfect materialul. A fost numit profesor la cursurile de mine pentru specializarea ofiţerilor şi maiştrilor, predând minele, ce le avem în serviciu, teoretic şi practic, obţinând rezultate cât se poate de frumoase. Cunoştinţe generale foarte bune. Conduită exemplară. Foarte respectos şi milităros cu superiorii. Sever, dar drept cu inferiorii. Acest ofiţer este legat sufleteşte de arma pe care a ales-o ca specialitate, lucrând neobosit, ziua şi noaptea, pentru punerea la punct a instalaţiei de mine şi a materialului. Cu toate că era extrem de ocupat, din cauza cerinţelor navei, totuşi s'a ocupat îndeaproape de mina germană U. C., construind un aparat, cu care s'a putut verifica pistoanele hidrostatice ale acestor mine. A pregătit şi verificat mina Wickers pentru lansare, cu ocazia facerei barajului din zona Sulinei, executând personal lansarea minelor, cari au funcţionat irepro-şabil. Trebue menţinut în această specialitate şi întrebuinţat pentru formarea ofiţerilor, maiştrilor şi minerilor. Excelent ofiţer din toate punctele de vedere".

Este trimis, apoi, ca specialist, timp de un an, în misiune, la uzinele de fier şi domeniile Reşiţa, unde, sub supravegherea lui, se fabrică primele mine româneşti. Pentru desăvârşirea acestei opere căpitanul Filip este ambarcat pe puitorul de mine „Lt. Vârtosu", în calitate de comandant.

Devenise un iscusit de neegalat în arma „minelor", fiind cel mai desăvârşit specialist din generaţia tânără.

A redactat *manualul minelor* şi a format serii întregi de mineri printre ofiţeri, maiştri şi soldaţi.

La 15 August 1939 este înaintat căpitan, iar până la declararea războiului ia parte, cu tot entuziasmul, ştiinţa şi puterea sa de muncă, la executarea barajelor de mine din faţa portului Constanţa.

Odată cu declararea războiului i se încredinţează comanda grupului de dragoare şi dela 4 Iulie 1941 desfăşoară o activitate zilnică deosebită, cu un curaj şi stoicism, ce au stârnit admiraţia tuturor ofiţerilor din Marina Română şi Germană.

*

Ce a făcut căpitanul Niculae C. Filip dela 22 Iunie 1941, şi până la 24 Octombrie 1941 în lupta contra bolşevismului? Ne arată clar ordinul de zi Nr. 144 din 23 Octombrie 1941, prin care căpitanul Filip C. Niculae, comandantul grupului de remorchere dragoare, este citat pe Divizia de Mare:

„Cercetând prin dragaje continui şi bine conduse, întotdeauna în capul formaţiei de dragaj, a arătat un vădit dispreţ de moarte, îndemnând astfel, prin exemplul lui, pe tinerii aspiranţi şi echipajele să înfrunte pericolul, pentru a asigura navelor şi transporturilor, condiţiunile unei navigaţii cât mai sigure.

— Pe timpul bombardamentelor aeriene sau atacurilor submarine, grupul de dragaj nu şi-a întrerupt, nici-un moment, activitatea şi chiar imobilizaţi fiind, cu draga la apă — a atacat inamicul din aer, sau de sub apă. A dragat şi dezamorsat, personal: minele ruseşti de tip nou, complect necunoscute. A dirijat şi supraveghiat instalarea drăgilor la torpiloare, luând apoi parte la primele operaţiuni ale torpiloarelor cu draga de siguranţă. Impreună cu formaţia de dragaj germană a dragat şi distrus 4 mine ruseşti din regiunea Mangalia. A transportat la Sulina şi apoi la Bugaz pontoane germane. A executat, împreună cu dragoarele germane, dragarea drumului dela Bugaz spre Odesa, fiind primul care a făcut acest drum periculos prin barajele de mine inamice".

Este o activitate uriaşă, pentru cele patru luni de război, pe care căpitanul Filip C. Niculae a desfăşurat-o neîntrerupt, ziua şi noaptea.

Viteazul căpitan Filip a înfruntat nu numai enigmatica mare, cu capriciile ei bine cunoscute, pe nişte ambarcaţiuni militare destul de modeste ca tonaj, dar s'a măsurat cu vrăşmaşul bolşevic oriunde l'a întâlnit pe mare, dispreţuind complect moartea.

Ultima lui misiune ordonată, din 18 Octombrie 1941, i-a întrerupt însă firul victorios al faptelor de arme. După ce susţine două lupte navale cu submarinele inamice, care lansaseră torpile, contra formaţiei conduse de căpitanul Filip; după ce execută dragajul minelor dintre Bugaz şi Odesa, pentru care fapt primeşte felicitările comandamentului flotilei de Dunăre germane şi în sfârşit după ce execută şi ultimul ordin de a duce la Otschacov (Transnistria) pontoanele germane, echipajele celor două dragoare D şi B se întorceau spre ţară, în dimineaţa zilei de 24 Octombrie 1941, istovite, dar fericite, că în mod atât de eroic şi glorios îşi făcuseră datoria.

Dacă duşmanul a fost neputincios, cu aceste mândre echipagii româneşti, în frunte cu cpt. Filip, marea, în schimb, mai avea un cuvânt de spus. In câteva ore ea s'a frământat şi a devenit extrem de agitată; ceaţa groasă a acoperit vizibilitatea, iar vântul de est, cu forţa 5, au făcut ca dragoarele să nu mai ţină marea, având valuri de travers.

Din cauza ambarcaţiunilor mari de apă, în special prin canalul lanţului dela ancora, navele sunt nevoite să caute adăpost la coastă sau să se întoarcă. S'a căutat să intre la adăpost, în portul Odesa. La ora 11,40', din cauza pericolului submarin, căpitanul Filip renunţă la această intrare şi ordonă întoarcerea la Otschacov. La ora 14,25', pe când se naviga la trei mile marine de coastă, travers de capul Adschiajask, în punctul aproximativ: lat. = 46° 35' şi long. = 31°22', dragorul „D", pe care se afla căp. N. Filip şi aspirantul Apostolescu Paul, lovindu-se de o mină, sare în aer. Dispariţia este instantanee. In acelaş timp, dragorul B, condus de asp. Ciurcu N., care se afla la circa 100 m. în pupa dragorului D, stopează, fundarisește ancora la fund de 14 metri şi lasă barca la apă. Echipajul bărcii pescueşte trei oameni, printre care şi căp. Filip care este grav rănit. Dus în cabina dragorului B, căpitanul Filip, după ce a luptat şase ore cu furia mării, începe să se lupte şi cu moartea. In timp ce era spălat şi îngrijit, cu mijloacele bordului, adunându-şi toată forţa de care mai dispunea, printr'un efort supra omenesc,

(†) Căpitanul Nicolae Filip

se ridică din patul cabinei, spre a porni spre comandă. Comanda lui dragă, în care s'a simţit atât de bine, în tot timpul carierii lui de marinar. Moartea însă a fost mai vicleană ca marea, i-a istovit toate puterile şi, după o jumătate de oră, căpitanul Filip îşi dă sufletul adânc mulţumit, că aşa cum în viaţă n'a cedat omenescului decât pentru ceiace era drept şi adevărat, s'a luptat din răsputeri cu necunoscutul care-i cerea ultima suflare.

Marea începe să se îmblânzească. Se transmite comandamentului, prin T. F. S., situaţia şi se cere ajutoare. A doua zi, 25 Octombrie 1941, la ora 17, vin trei ambarcaţiuni în ajutorul dragorului B.

In tot acest timp, chipul mândru şi semeţ al căpitanului Filip dormea somnul veşniciei, legănat de valurile mării, având la căpătâi, un bec electric, în chip de lumânare.

Sublima lui moarte n'a fost deajuns; marea îşi reclama trupul celuia care-i învăţase toate misterele şi care o stăpânise timp de doisprezece ani. Setea ei,

Brossel
Bruckmayer

după trupul căpitanului drag, a fost potolită, prin sărirea în aer şi a celui de-al doilea dragor, care sfărâmându-se a pulverizat tot ceiace era omenesc, înghiţind, pe vecie, împreună cu el şi pe: aspirantul Apostolescu Paul, sergentul Budulan Dumitru, serg. Ghergheci Ilie, elev. serg. Arghir Petre, elev. serg. Feledeanu Ion, cap. Boberschi Alfeu, cap. Săvulică Niculae, cap. Boroleanu Ştefan, cap. Dobre Ilie, soldat Bunea Petre, soldat Macovei Mihai, soldat Stănescu Nicolae, soldat Albu Marin, soldat Popa Ion, fruntaş Meca Gheorghe, soldat Oprişor Năstase, fruntaş Dragomir Ion, fruntaş Cornescu Cornel, sold. Ilief Dumitru, fruntaş Roşu Mihai şi Wachtmeister Hamisch, Gefreiter Grünbaum, Gefreiter Wratschnig, Fünker Hämmerle Matrosengefreiter von Holten şi Matrosengefreiter Franc Iosef.

*

Pentru spiritul de jertfă, eroismul şi înalta înţelegere a datoriei de ostaşi, Marina Regală Română citează, prin ordinul de zi Nr. 88, din 30.X.1941, pe Marină, pe căpitanul Filip, aspirantul Apostolescu şi întreg echipajul, menţionând, că exemplul celor căzuţi pentru drepturile sfinte ale neamului şi gloria Marinei Regale vor rămâne veşnic pildă şi îndreptare marinarilor români.

Centrul de instrucţie naval german din România, cu adresele Nr. 1285 din 19.X.941 şi Nr. 1390/1941, roagă respectos să se exprime echipajelor remorcherelor dragoare şi comandantului lor strălucit cpt. Filip Niculae recunoştinţa comandamentului suprem al grupului de sud al marinei.

Iar Ţara îi răsplăteşte actele de bravură ale căp. Filip, cu ordinul „Steaua României" cl. V-a cu spade şi panglică de „Virtutea Militară" şi cu înscrierea nemuritoare între cavalerii ordinului militar „Mihai Viteazu" — post-mortem.

Gestul tatălui unui erou

D. *C. Filip,* tatăl căpitanului erou N. Filip, a însoţit donaţiunea de care se vorbeşte la pag. 274 de următoarea adresă:

„Desigur că numele lor de eroi va fi o pildă nemuritoare pentru cinstirea numelor de români şi un exemplu viu pentru generaţiile viitoare de marinari.

Doresc însă ca bunătatea sufletului său împărţită cu atâta dărnicie tuturor celor ce l-au înconjurat în viaţă — ca o slabă mângâere, — să pătrundă şi în casele pline de durere a celor devotaţi marinari care cu acelaş eroism şi-au jertfit viaţa pentru ţară.

De aceia Domnule Amiral, vă rog să binevoiţi a dispune ca sumele cuvenite fiului meu, Căpitan Nicolae C. Filip şi anume (urmează enumărarea drepturilor N. R.) *să fie împărţite şi trimise în comunele natale familiilor lor după cum urmează, — (se arată în detalii cum se va împărţi banii la familii (N. R.).*"

La această scrisoare Domnul Amiral a răspuns următoarele:

Stimate Domnule Filip,

Gestul de deosebită generozitate, prin care Dvs. aţi hotărît ca drepturile regretatului nostru camarad, eroul căpitan Filip Nicolae, să fie împărţite familiilor eroilor marinari cari au fost şi în jertfă alături de comandantul lor, m'a mişcat adânc.

Este o faptă de adevărat român iar asemenea fapte, după jertfa sublimă a iubitului Dvs. fiu şi neuitatul nostru camarad, întăresc odată mai mult încrederea în forţa sufletească a poporului nostru, atât de necesară în zilele de azi, pentru asigurarea victoriei şi viitorul Patriei.

Am onoarea a vă comunica că am dat dispoziţii ca cererea Dvs. să fie îndeplinită întocmai şi ţin în acelaş timp să vă exprim în numele meu şi al familiilor marinarilor căzuţi la datorie, călduroase mulţumiri pentru mişcătorul şi patrioticul Dvs. gest ce vă onorează.

Pentru chestiunile de amănunt ce privesc drepturile băneşti ce urmează să primiţi, în numele cpt. Filip Nicolae, vă vom trimite o corespondenţă separată.

Vă rog să primiţi asigurarea deosebitei mele stime.

Comandantul Diviziei de Mare
Contra Amiral, GEORGESCU I.

Braşov

In ziua de 15 August a. c. s'a oficiat la sediul Filialei (Poligonul de Tragere Pregătire Premilitară) un serviciu religios, în faţa Troiţei aflată în faţa Poligonului, de către preotul *Popa Ioan,* făcându-se rugăciuni pentru odihna marinarilor căzuţi la datorie.

Un colţ al expoziţiei din Braşov.

La această slujbă religioasă a participat reprezentanţii autorităţilor din oraş, în cap cu d-l Prefect al Judeţului, numeros public şi premilitari.

După terminarea serviciului divin, părintele Popa, a rostit următoarele :

„In această zi, de mare sărbătoare bisericească, ne-am adunat pentru a aduce prinosul nostru de recunoştinţă soldaţilor marinari care se găsesc în luptă şi mor la datorie, atât în timp de pace, cât şi în vreme de război.

Totuşi ei nu s'au dat niciodată îndărăt, dela primejdia care le era veşnic în faţă. Cu curajul pe care ţi-l dă credinţa, în vremuri de aspre încercări, au vâslit neînfricaţi spre idealurile lor.

Credinţa nesdruncinată în bunătatea şi înţelegerea Atotputernicului i-a mântuit şi îi vor mântui. Când războiul sfânt a fost pornit, pentru a rupe lanţurile unei robii haine, marinarii au răspuns prompt chemării lui.

Bătălia s'a dovedit a fi cutremurătoare ; răul însă, trebuia nimicit pentru totdeauna. Sufletele s'au înălţat, sus, sus de tot şi s'au orânduit de-a dreapta Tatălui. Prin moartea lor însă, Ţara a învins duşmanul şi pământurile smulse cu rânjete de viclenie sunt din nou ale noastre. Din jertfa lor, vor isvorî zilele mai bune ale viitorului. Căci, Dumnezeul părinţilor noştri şi dreptatea, ni le vor da".

După slujba religioasă a fost inaugurată expoziţia maritimă, ce a fost instalată în sala principală a poligonului de tragere.

Expoziţia a fost aranjată cu mult gust, deşi materialul avut la îndemână a fost destul de modest.

Peste tot, numai valuri şi vase, într'o armonie deplină. Bricul *Mircea* alunecă neîmpiedicat pe luciu albăstrui al apei. Minunate privelişti, neasemuit de frumoase : Vâlcovul, Brăila, Balcicul, Mamaia, stâncile — atrăgătoare castele din piatră — înaintează în apa odihnitoare a Hârşovei ; delta cu înfăţişarea ei sălbatecă este cutreerată de nenumăraţi pescari iscusiţi aruncături ai năvodului. In interiorul unui submarin, căpitanul stă la cârmă şi dă comanda. Dormitorul cu tot confortul găzdueşte marinarii istoviţi de muncă.

Peste tot numai tablouri şi miniaturi.

concursuri nautice, bărci cu pânze şi cu motor, miniaturile vaselor noastre de război artistic lucrate se clatină în valurile unei mări, deasemenea în miniatură ; două hidroavioane stau gata să-şi ia sborul în văzduhul înzorit ale nemărginirii ; tunurile şi proectilele de război ale uzinelor de răsboiu asigură biruinţa desăvârşită a marinei noastre.

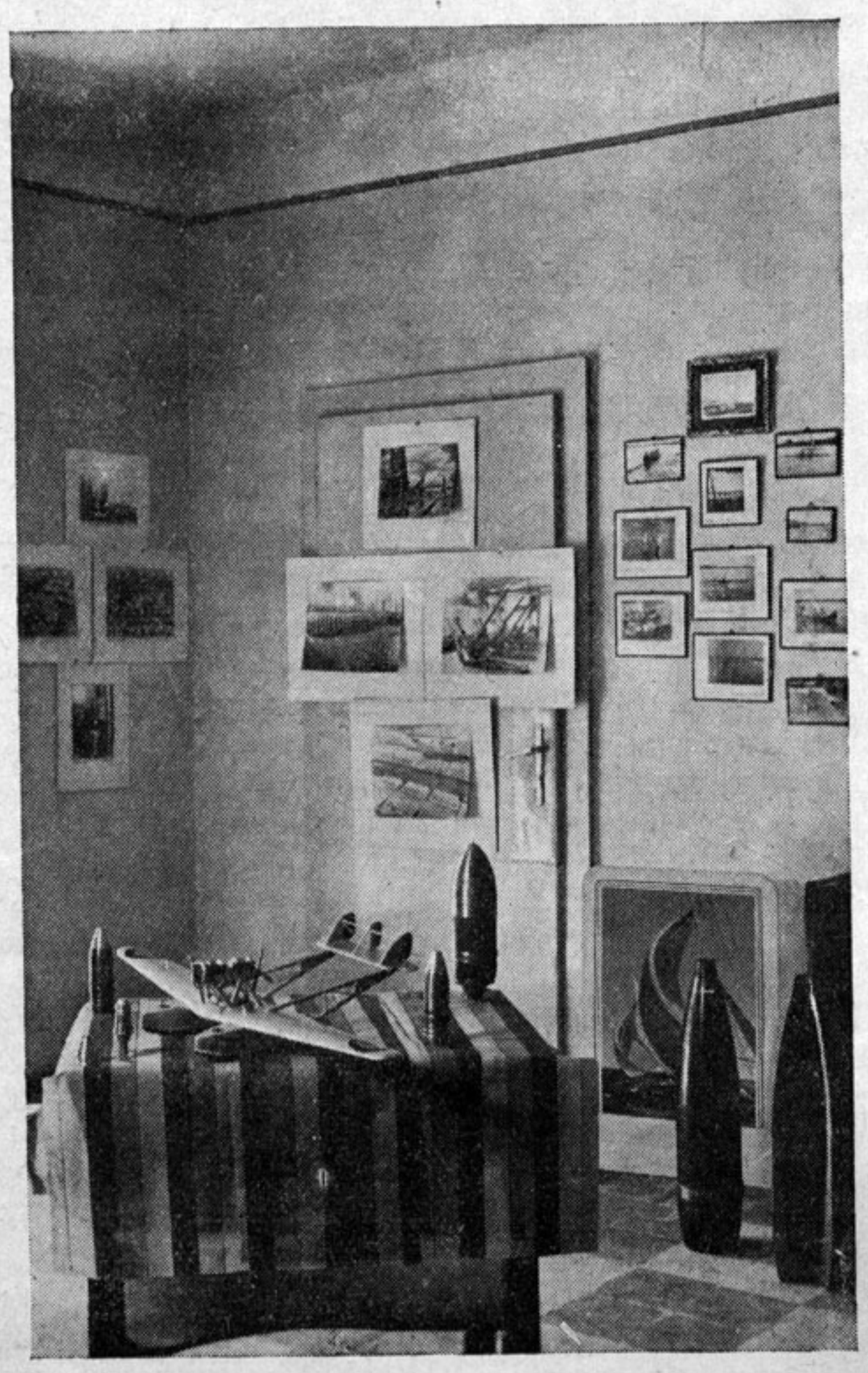
Toate sunt gata de luptă, tresărind la fiecare chemare a Ţării.

Patria va eşi învingătoare şi triumful va acoperii cu laurii lui eroismul marinei.

Marina, speranţele viitorului şi securităţii neamului nostru are nevoie de sprijin. Puterile noastre ale tuturora, trebuesc închinate marinei, căci numai aşa se vor adeveri vorbele marelui bărbat Mihail Kogălniceanu : „Cheia mântuirii noastre este drumul Dunării spre Mare".

Expoziţia a durat până în ziua de 15.IX.1941, fiind vizitată în special Duminicile şi sărbătorile de un numeros public.

Rezultatul moral al acestei expoziţii a fost destul de satisfăcător, întru cât Filiala s'a făcut cunoscută, mulţi neştiind de existenţa ei, — în munţi.



Un alt colţ al expoziţiei.

Tulcea

Liga Navală Română, Filiala Tulcea, în ziua de 15 August 1941, şi-a serbat patronul, ziua Marinei, ziua Sfintei Marii, conform programului stabilit.

Anul 1941, ziua de 15 August „Ziua Marinei" zi de înălţare sufletească a românismului dând sufletelor noastre imboldul şi speranţa pentru viitor a Marinei României Mari, când s'au jertfit scumpii noştri ostaşi marinari pentru întregirea neamului românesc foştii şi actualii jertfiţi.

In această zi la Biserica Catedrală Sf. Niculae din oraşul Tulcea, la ora 11 dimineaţa s'a oficiat un serviciu divin pentru pomenirea eroilor marinari căzuţi pe câmpul de luptă.

Au fost de faţă toate autorităţile militare şi civile în cap cu d-nii

Amiral Gheorghiu, cu tot statul major al Diviziei de Dunăre, d-l Prefect al Judeţului Tulcea, d-l Primar şi ajutor de primar al oraşului Tulcea şi şefii Instituţiunilor din localitate.

In timpul slujbei confesorul Diviziei, împreună cu Preoţii catedralei au slujit serviciul divin invocându-se spiritul Fecioarei Maria, pomenindu-se eroii marinari căzuţi în campaniile 1877-78, 1913, 1916-1919 şi în actualul războiu.

Răspunsurile la Sfânta Slujbă au fost date de corul Catedralei.

Expoziţia armatei

In rotonda din subsolul Ateneului Român, Ministerul Apărării Naţionale a organizat o bogată şi interesantă expoziţie de fotografii, tablouri şi schiţe din războiul contra bolşevismului.

La intrare trei grandioase statui înfăţişează cele trei elemente ale apărării: un soldat de uscat, un marinar şi un aviator.

Marina are un stand aparte cu minunate tablouri ale cunoscutului pictor de marină, d. *Comandor Ştiubei*. Alături de domnia-sa mai expun domnii *Vulpe*, Locotenent *Hoeflich Valentin*, Căpitan *Salughian*, *Cinarenco*, *Marin*, *Grigorescu*. In standul aviaţiei d. Comandor Stiubey are câte-va pânze cu atacuri aeriene contra navelor.

Fotografii cu caracter marinăresc de asemenea nu lipsesc. Desigur că serviciul propagandei, care a lucrat atâta, avea mai multe, dar spaţiul restrâns a împiedicat expunerea tuturora.

Tot meritul şi lauda pentru organizatori.

Agenţie română de vapoare la Odesa

Direcţiunea Serviciului Maritim a luat măsuri pentru înfiinţarea unei agenţii la Odesa, cu conducerea căreia a şi fost însărcinat d. lt.-comandor Onceanu.

Dela agenţia Galaţi au fost detaşaţi d-nii: Mihail Dimofte şi Ştefan Grigoriu.

Un exemplu demn de imitat

Liga Navală, încă dela întemeere s'a străduit a face cunoscută, în cercurile nemarinăreşti, marina şi importanţa ei, atât din punctul de vedere a apărării naţionale, cât şi acela al propăşirei economice. După ani de propagandă, roadele încep a se arăta:

Din 38 de filiale, 36 sunt conduse de nemarinari, — ofiţeri, ingineri, avocaţi.

Un exemplu frumos şi demn de cinste ni se aduce la cunoştinţă dintr'un orăşel care nu e aşezat nici la malul Dunării, nici pe ţărmul mării, — ci tocmai la *Schela Mare* dela *Gura Ocniţei* (Dâmboviţa).

Acolo, un inimos român, d. *Vasiliu Octavian*, s'a oferit să lupte pentru marina noastră, în cadrul Ligii Navale, ca corespondent. Cu o însufleţire demnă de laudă, a reuşit, în foarte scurt timp, să înroleze sub flamura L. N. R. numeroşi membri, mai ales printre domnii ingineri conducători ai societăţii „Concordia" şi harnicele lor ajutoare, şefi şi meseriaşi: D-na Inginer Georgeta Dumitrescu, d-nii Gh. Tudose, M. I. Cristescu, V. Corobea, şefi; d-nii ing. Griesbach, Al. Slobodeanu, Al. P. Neicu, funcţionari; d-nii D. Dănescu, Ene M. Eustin, Sava Perjovscki, Iosif Gal, N. Gulchevici, I. Wild, Aurel Chero, V. Brebeanu, C. Drăgoi, Andrei Podină, V. Radu, Iosif Bara, I. Ludovig, D. Dumitrescu, Al. I. Nistor, meseriaşi şi alţii.

Nu ne îndoim că foarte curând va lua fiinţă în Gura Ocniţei şi o filială, care să activeze cu aceiaşi hărnicie ca şi celelalte aşezate la poale de munte.

Marele Consiliu exprimă şi pe această cale, cele mai vii mulţumiri d-lui *Vasiliu Octavian*, ca şi tuturor celor cari înţelegând rostul şi rolul Ligii Navale, i-au dat tot sprijinul.

Ataşatul naval al României la Roma şi Berlin

D. locot. comandor de marină Antonescu Nicolae, din Subsecretariatul de Stat al Marinei, a fost numit ataşat naval la Berlin şi Roma.

Conferinţa Ligii Navale

Duminecă s'a ţinut la Braşov în sala mare a Camerei de Comerţ şi de Industrie conferinţa d-lui Amiral *Constantin Negru*, în faţa unei asistenţe selecte.

Traficul fluvial spre Giurgiu

Prima societate pentru navigaţie cu vapoare pe Dunăre face cunoscut că pentru descongestionarea portului Giurgiu, cu începere imediată va fi utilizat portul Oltenita situat mai la vale de Giurgiu. Hotărîrea, dacă descărcarea anumitor transporturi destinate portului Giurgiu urmează a se efectua în Giurgiu sau Oltenita, poate fi luată abia după sosirea transportului la Giurgiu.

In consecinţă, documentele de transport pentru toate transporturile destinate portului Giurgiu vor purta următoarea menţiune:

„Societăţile de navigaţie sunt în drept să descarce transportul în portul Oltenita, în cazul când portul Giurgiu este aglomerat. Suprataxele ivite cu această ocazie le suportă destinatarul transportului".

Pentru transporturile descărcate în Oltenita se va percepe un spor în monetă germană de 10 Rpf. de 100 kgr. peste taxele fixate pentru Giurgiu, însă taxa astfel stabilită nu poate să întreacă taxe tarifară pentru Brăila-Galaţi.

Daruri pentru marinarii noştri.

Marinarii noştri s'au acoperit de glorie încă din timp de pace. Vânturători pe orice vreme ai mărilor şi oceanelor, au stârnit admiraţia ori unde au purtat pavilionul nostru naţional.

In timp de război nu au fost mai pre jos. Chiar când nu înscriau nici o faptă răsunătoare, ei stau la pândă în patrulări, obositoare până la chin, având în vedere micul număr de vase, ei tot binemeritau dela Patrie, prin îndârjirea cu care aşteptau momentul ciocnirei.

Şi au venit, unele fără pierderi, altele cu sacrificii. S'a vorbit în ziare, în coloanele noastre, toată lumea le cunoaşte: mica, invizibila noastră marină s'a întrecut pe ea însăşi.

Ca un ecou al eroismului marinarilor, pe lângă ordine de zi, decoraţii etc. — iniţiativa particulară s'a grăbit să-şi arate admiraţia prin donaţiuni băneşti.

In afară de cele anterioare ale domnilor *C. Alimăneşteanu* şi *G. Ghencea*, după victoria submariniştilor au urmat altele:

D. Vice-Amiral *I. Bălănescu*, fost comandant al marinei, a donat suma de 10.000 lei, însoţită de o scrisoare plină de admiraţie.

Doamna *Virginia Scodrea*, soţia regretatului Vice-Amiral V. Scodrea, fost comandant al marinei, a dăruit 10.000 lei.

D. Lt.-Comandor *E. Vlasopol* a donat suma de 141.273 lei, — solda şi accesoriile de când a fost concentrat.

D. *Constantin Filip*, bătrânul preşedinte al asociaţiei marinarilor din Constanţa, a dăruit suma de 70.000 lei, — drepturile băneşti cari se cuveneau fiului său căpitanul N. Filip, căzut eroic la datorie.

O corespondenţă din Constanţa ne aduce la cunoştinţă crearea unui fond „Ajutorul Marinarului" din iniţiativa d-lui Comandor *Oct. Butaş*. Orchestra marinei va da un concert pentru mărirea acestui fond.

„POMPIER“

APARATUL ROMÂNESC DE STINS INCENDII

CEL MAI BUN
CEL MAI EFICACE
CEL MAI SOLID
CEL MAI IEFTIN

INCERCAT de Comandamentul Pompierilor Militari
REZISTENT la o presiune de 35 Atmosfere
RECOMANDAT de Minist. de Industrie şi Comerţ

ADOPTAT DE CELE MAI COMPETINTE AUTORITĂŢI TECHNICE DIN ŢARA şi anume: Şcoala Politechnică, Dir. G-lă C. F. R., Dir. Atelierelor C.F. R., Dir. Conductelor de Petrol C. F. R., Arsenalul Armatei, Arsenalul Marinei Dir. S. M. R., Dir. C. A. M., Dir. C. A. P. S., Soc. Tramvaielor Bucureşti, Fabrica de Locomotive N. MALAXA, Fabrica de Maşini Schiel-Braşov, Fabrica VOINEA, Fabrica ASTRA ARAD, Fabricile I. G. Cantacuzino, Fabricile Principelui ŞTIRBEY Soc. Franco Română de Material de Drum de Fer, Uzinele de Fier ale Statului, Uzinele Lemaître, Minele din Pietroşani, Uzinele Chimice Române, AVIAŢIA MILITARA, AVIAŢIA CIVILA, Subsecretariatul de Stat al Aerului, etc. etc.

Furnizăm prompt:

APARATE NORMALE, APARATE CU SPUMA, APARATE TETRA, APARATE CU BROMURA, Aparate cu Bromură de Metyl, speciale pentru avioane şi automobile.

Incărcături normale şi incongelabile pentru toate sistemele de aparate

Cereţi experienţe, oferte şi prospecte gratis dela:

INDUSTRIA ROMANA de APARATE de STINS INCENDII

„POMPIER“ STR. CAROL I, No. 24, — BUCUREŞTI
TELEFON 3.23.48

TABLA DE MATERIE 1941

(Paginile dela 295 în sus se găsesc în „Marea Noastră pentru Tineret")

PROPAGANDĂ

L. N. R., Un nou an 1
Cpt. Inj. Gr. Hulus, N. M. S. „Mircea" 20
Conferinţele L. N. R. 40
L. N. R. Activitatea pe 1940 a centralei şi a filialelor 71
L. N. R., Marina noastră 97
Marinarii noştri în război 118, 193, 223, 228, 434, 454, 474
C'Amiral-Adjutant N. Păiş, Cuvânt către marinari 161
C-dor A. Negulescu, Ce face marina? 163
„ Salamina Fachoda-Odesa 226
Romulus Dianu, Nauta et Agricola 164
Vice-Amiral I. Bălănescu. Marina şi dosrobirea Basarabiei 165
Mircea Penescu. Lecţia marinarilor noştri 166
Ion M. Sadoveanu. Marea noastră 167
Demostene Botez. Marinarii 167
* * * Ziua Marinei 168, 198, 205
C-dor A. Negulescu. Ostaşul român 314

CĂLĂTORII-EXCURSII

C-dor August Roman. Ocolul Mediteranei făcut de nava-şcoală „Mircea" 17, 68, 108, 184
Moş Delamare. Cu „Steaua la drum" 300, 320, 340, 360, 380, 396, 420, 439
C. Muche. Constanţa—Londra—Hamburg 304, 324, 344, 364, 384, 400, 425, 444
P. D. Nicolescu. Pe apele albastrei Mediterane 368
Aspirant † Mircea Dan Metz. Campania elevilor şcoalei navale cu N. M. S. „Mircea" 448, 460, 480
Jeana Macedonski. Spre Ţara diamantelor 488

DREPT

Prof. V. Dascovici. Regulele războiului şi ale neutralităţii 4
D. Gherasim. Marea teritorială în dreptul internaţional 52, 98

ISTORIE

G-ral I. Atanasiu. Din viaţa marinei noastre 2, 49
„ Marinarii lui Ştefan cel Mare 239
C-dor Virgil Dragalina. Tradiţia marinărească Dacică 10
Z. N. Marinarii Ardeleni 12
Valeriu Seredin. Războiul mondial pe Dunăre şi Sava 14
Cronicar. Războiul aero-naval 22, 64, 111, 187, 252
Origina lui Columb 34
M. N. Bătălia Atlanticului 213
C'Amiral C. Negru. Chilia şi Cetatea Albă 240
C-dor Ion Tănase. Cucerirea Islandei de către forţele americane 246

POLITICA ECONOMICĂ

Un canal între Marea Neagră şi Marea Baltică 25
Vistula mare cale de navigaţie 35
C-dor N. Steriopol. Necesitatea cooperării marinei comerciale române cu cea germană pe Dunăre 110
A. Cosma. România la gurile Dunării 123
„ Dunărea în viitoarea ordine europeană 124
V. Vasiliad. Importanţa intercontinentală a drumului Dunăre-Salonic 123
Ing. Cotovu. Noul canal Rin-Main-Dunăre 135
Ing. Cezar Cristea. Corelaţia între ape şi păduri 208
R. V. Marina noastră comercială 209, 211
Universul. România în traficul maritim de mâine 209
Excelsior. Importanţa serviciilor maritime 210
Universul. Expansiunea comerţului nostru pe mare 211
Acţiunea. Dreptul nostru la mare 212
Normalizarea vaselor pe Dunăre 215

LITERATURĂ

a) *Proză*.

M. O. von Kube. Jertfirea către aproapele 26
„ Conflict diplomatic 131
I. Gr. Perieţeanu. Gabriele d'Annunzio, cântăreţul mărilor italice 55, 100, 175
C-dor N. Cristescu. Marea ca isvor de inspiraţie în poezia română 170, 243
Th. Nineacă. Din însemnările unui marinar 466, 484
C'Amiral C. Negru. Din aspectele mării şi din viaţa marinarilor 295, 315, 334, 354, 374, 394, 414, 436, 457, 477
Ioan Lowel (trad. *Coralia Diaconescu*). Fecioara Oceanului 308, 328, 348, 366, 386, 410, 427
Teodor Nineacă Moş Vasile 322
M. G. Purice. Mircea 430
P. Toma şi St. Stroescu. Chemarea mării 464, 486
Delavyras. Maşca 254
Rabindranat Tagore. Două poeme despre mare 491
Recenzii 33, 82, 135, 217

b) *Versuri*.

Venera Lt. C-dor F. Popescu. Poveste 31
Liana Belu. Căsuţa părăsită 32
I. Valerian. Pastel Marin 32
Gallia Tudor. Crez marinăresc 32
„ Moartea poeziei marine 83
Căp. V. Oprovici. Ruga marinarului. 351
Al. Bilciurescu. Poeme marine 83
„ Decoruri marine 129
V. R. Radu şi Ana 128
C-dor A. Dumitrescu: Mare 216
I. Gr. Perieţeanu. Marea Neagră 216
Lt. C-dor Marius Verbiceanu: Cântec. 216
T. I. Drăgan. Mamei, Inserare, Pribeagul 390, 428
A. Cojocaru. Marea 390
Ilie T. Dumitrescu. In port; în deltă 428
Lt. P. Epureanu. O mare! 491

PISCICULTURĂ-OCEANOGRAFIE

Infiinţarea unei şcoli de piscicultură în Dobrogea 43
Spicuitor. Vânătorii de peşti în fundul mării 358
P. Giurcă. Acvariul cu delfini 389
T. Ionescu. Prin valurile mării 342

SPORT

	Pag.
Liga Navală şi sportul nautic	45
Cronica sportivă	46, 88, 146
Z. N. Yachting pe uscat şi pe ghiaţă	298
I. Oprescu. Farmecul nave-modelismului	302, 318
„ Amintiri dela Floreasca	378, 403
Th. Nineacă. Un apel către cluburile nautice	370
„ Ambarcaţiuni uşoare	407, 450
Lt. Paul Epureanu. Pregătiţi-vă pentru înnot	402
„ Sistemele de înnot moderne	429
„ Săriturile de precizie	446
„ Sisteme de înnot la concursuri	469
„ Natatia şi conservarea vieţii	490
Moş Delamare. In joc cu apa	404, 417
C. Pistol. Caiac model M. C. P. 1	426
I. Dioancă. Campionatele de innot pe 1941	470

TEHNICĂ-INIŢIERE

Ing. M. Ionescu. Nave de beton armat	7
M. Negru. Anatomia unui cuirasat	59
Lansarea cu gruia	79
Evoluţia vapoarelor cisternă	80
Apărarea navelor mari contra atacurilor aeriene	81
Ing. Vlad Mendl. Corbii albi	103, 182
Concepţia vasului de linie modern	125
Sandu Melville. Din misterele războiului naval	337
Nostromo. ABC Marinăresc	306, 326, 346, 362, 382, 398, 422, 442, 462, 482
Fl. Lt. Epureanu. Cum se construeşte o bărcuţă	311

COMEMORĂRI-NECROLOG

Adrian Burnea. Un an dela moartea Amiralului Coandă	25
N. Donici. In memoria Amiralului Urseanu	41
† Amiralul N. Negrescu	42
C-dor O. Butaş. Vice amiralul Lothar von Arnauld de la Perière	58
† Părintele Zenobie Popovici	84
† Generalul Al. Ioaniţiu	221
† Vice-amiral Bucholtzer Corneliu	261
† Căpitanul N. Filip	260
† Aspirant Apostolescu	260
† „ Cornăţeanu	260
† „ Mircea Dan Metz	260

DIVERSE

Activitatea asociaţiei „Salvamar" pe 1940	37
Informaţiuni din ţară	39, 86, 138, 219
Ştiri din străinătate	48, 93, 158, 222
Dudu. Jocuri marinăreşti	312, 331, 352, 371, 391, 492

INSTITUTUL DE ARTE GRAFICE „MARVAN" S. A. R.

BUCUREŞTI VI ★ B-DUL PRINCIPELE MIRCEA No. 10 ★ TELEFON 5.51.88

CEL MAI MODERN ŞI BINE INSTALAT INSTITUT DE ARTE GRAFICE

TIPOGRAFIE

REVISTE
JURNALE
REGISTRE
PROSPECTE
SCRISORI
CALENDARE
şi orice fel de imprimate de această branşe

OFFSET

PROSPECTE
PLACATE
AMBALAGE
CALENDARE
ETICHETE
HARŢI
de orice mărimi şi culori

ZINCOGRAFIE

CLIŞEE LINIARE
AUTOTIPIE
TRICROMIE
POLICROMIE
în zinc, electron şi alamă
METALOGRAFII

CU PREŢURILE CELE MAI REDUSE

Un aparat special de tehnicieni stă la dispoziţia onor. clientele.

Stiri din străinătate

ANGLIA

Misiunea marinei engleze (Declaraţiile primului lord al amiralităţii)

Primul lord al Amiralităţii britanice, d. **Alexander,** a pronunţat un discurs, care a fost retransmis de posturile de radio-difuziune.

D-sa a declarat că marina britanică are de îndeplinit o misiune foarte grea, pentru că ea trebue să supravegheze coasta europeană dela Murmansk până la Dardanele, să asigure protecţia convoaielor şi să controleze navigaţia din apele dominioanelor.

Această misiune se prezintă în condiţiuni mai grele decât în cursul războiului mondial, fiindcă pe atunci avioanele nu aşezau mine, iar submarinele nu au fost folosite în primele timpuri ale războiului.

Totuşi, primul lord al Amiralităţii britanice a pretins că situaţia actuală este mai bună decât în 1940, când Anglia se găsea absolut singură. Astăzi, alături de Anglia se află Statele Unite, care înţeleg să-i dea ajutor.

Englezii urmează să-şi perfecţioneze armamentele, a continuat d. Alexander, deoarece trebue să facă faţă unor pericole din ce în ce mai mari. Primul ministru şi membrii guvernului englez nu sunt complet mulţumiţi de situaţia actuală. Trebue să se construiască cât mai multe vase. Războiul actual cere sacrificii numeroase şi sforţări foarte mari. Poporul trebue să ajute statul, încredinţându-i economiile sale, pentru a se evita o inflaţie.

In partea finală a discursului său, d. Alexander a spus textual: Nelson a declarat, în preajma bătăliei dela Trafalgar, că „Anglia aşteaptă". Eu spun astăzi: „Anglia aşteaptă şi Anglia are nevoe".

D. Alexander, primul lord al Amiralităţii britanice, în discursul pe care l-a ţinut cu ocazia aniversării bătăliei dela Trafalgar, a atras atenţia asupra dificultăţilor în care se desfăşoară bătălia din Atlantic.

Intre altele, oratorul a spus: Germanii şi-au perfecţionat foarte mult submarinele şi avioanele lor, sporindu-le eficacitatea.

FRANŢA

Efectivul flotei comerciale franceze.

La Vichy s'a publicat lista oficială a efectivului real al flotei comerciale franceze. Franţa posedă în prezent o flotă comercială de 1,516 milioane TBR. In timpul răsboiului au fost scufundate 300.000 TBR, iar dela încheierea armistiţiului până acum, încă 570.000 TBR; Anglia a confiscat 598.000 TBR; în porturile străine sunt blocate 400.000 TBR, iar în serviciul marinei franceze de răsboi sunt utilizate în prezent 33.000 TBR aparţinând flotei comerciale naţionale.

De aici rezultă că aprovizionarea Franţei suferă din cauza lipsei de tonaj. In prezent se folosesc toate mijloacele pentru a spori efectivul flotei comerciale.

ITALIA

Planul desvoltării flotei comerciale a Italiei.

Cercurile maritime nordice se interesează din ce în ce mai mult de potenţialul flotei comerciale italiene, menită să joace în viitor unul din cele mai importante roluri. Programul recent al marinei italiene de comerţ, prevede o sporire a tonajului actual de circa 3.500.000 tone la 9.000.000 tone.

Acest tonaj va fi constituit din 2.000.000 tone (faţă de 1.300.000 tone din prezent), aparţinând flotei societăţilor controlate de Finmare; din 500.000 tone (faţă de 250.000 tone actuale) ale serviciilor navigaţiei libere; din 800.000 tone (faţă de 450.000 tone actuale) ale flotei de transporturi speciale (tancuri), din 500.000 tone (faţă de 200.000 tone actuale) pentru transportul fructelor, etc. şi din 5.200.000 tone (faţă de 1.300.000 tone actuale), vase proprii de transport.

Investiţiile financiare din sectorul construcţiunilor navale, formează obiectul unor foarte interesante articole de presă. In acelaş mod sunt urmărite şi studiile şi realizările cu privire la navigaţia fluvială, cea mai bună dovadă că guvernul fascist înţelege să organizeze transporturi pe apă oriunde ele sunt cu putinţă.

NORVEGIA

Reluarea navigaţiei cu vase cu pânze?

Cu ocazia unei întruniri al Yachting-Club-ului norvegian, cunoscut armator A. S. Hasle a vorbit despre însemnătatea pe care au recăpătat-o vasele cu pânze. Ziarul „Aftenposten" discută aceste declaraţii şi subliniază că directorul marinei ar fi făcut de mai mult propunerea, prezentând şi planurile respective, de a se construi un tip special de vas cu pânze şi motor, care să unească avantagiile ambelor feluri de vase. Realizarea proiectului este o problemă de cifre. Aci joacă un rol nu numai costul de construcţie, care nu înseamnă deloc o economisire, ci şi construirile de transport şi pierderea de timp prin durata transportului, costurile de îmbarcare şi debarcare, felul încărcăturii etc. Economiile făcute pe de o parte nu pot echivala cheltuelile ridicate pe de alta. Totuşi întrebuinţarea acestor vase pentru anumite transporturi speciale poate fi avantajoasă. Din această cauză, problema va preocupa şi mai departe Yachting-Clubul norvegian şi va fi tratată cu ocazia unui congres special.

STATELE UNITE

Statele Unite organizează baze navale şi aeriene în Pacific

Câteva ore după comunicarea ministerului american al marinei că unele vapoare americane aflate în apele Asiei de Răsărit au primit ordinul să le părăsească, s'a dat un comunicat în care se afirmă că construirea şi organizarea bazelor navale şi aeriene americane din Pacific fac progrese rapide.

Amenajarea bazei navale şi aeriene Midway, între Honolulu şi Yokohama, este aproape terminată. Construcţia altor baze a început deasemeni.

Amenajarea bazelor aeriene în Alaska, Sitka, Kodiak şi Dutch Harbour este aproape terminată.

„Asociated Press" crede că departamentul marinei a voit prin acest comunicat să lase să se înţeleagă că flota americană din Pacific este gata.

Legea neutralităţii a Statelor Unite a fost modificată.

Comisia de politică externă a Camerei Reprezentanţilor, deliberând asupra modificării legii neutralităţii Statelor Unite, cerută de preşedintele Roosvelt, a aprobat înarmarea vapoarelor de comerţ nord-americane.

„Associated Press" declară că proectul de lege relativ la această chestiune va fi prezentat Camerei Reprezentanţilor în şedinţa plenară de Joi, spre a fi discutat.

SUEDIA

Creşterea navlurilor din Marea Baltică.

Indexul navlurilor publicat lunar pentru Marea Baltică de „Svenska Handelsbanken", prezintă o creştere a navlurilor cu 39 unităţi la 340 unităţi (baza fiind August 1939—100).

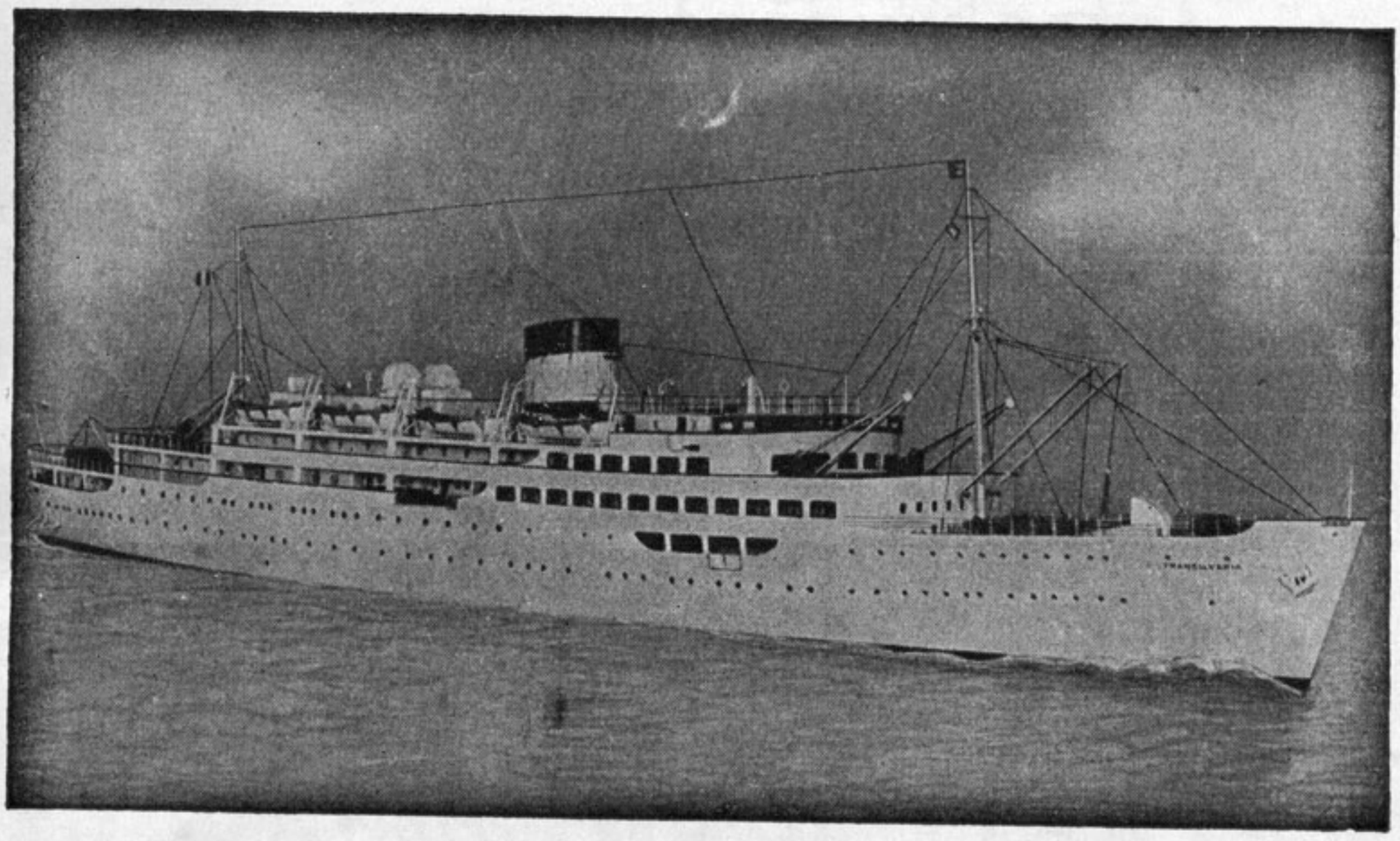
Sporirea se explică în special, prin majorarea navlurilor admisă de armatori în luna Iulie 1941, când Marea Baltică a devenit teatru de răsboi. Cel mai mare spor se observă la navlurile pentru cărbuni adică 49 unităţi la 340 unităţi, urmează celuloza cu 41 unităţi la 263 unităţi şi lemnăria cu 28 unităţi la 422 unităţi.

Indexul navlurilor este următorul:

August 1939 = 100	Iunie 941	Iulie 941	Aug. 941
Index general	290	301	340
Navluri la sosire	281	294	337
Navluri pentru cărbuni	284	291	340
Nave ptr. turte oleaginoase	278	296	333
Navluri la predare	298	308	343
Navluri pentru lemnărie	384	394	422
Navluri pentru celuloză	213	222	263

SERVICIUL MARITIM ROMÂN

DIRECȚIUNEA: B-DUL TAKE IONESCU No. 1-3 ◆ BUCUREȘTI



Călătoriți rapid și în siguranță către:

TURCIA

cu vapoarele:

„DACIA“

ȘI

„REGELE CAROL“

cu următorul itinerariu:

CONSTANȚA	plecarea	Luni	ora	4	p. m.
ISTANBUL	sosirea	Marți	„	9	dim.
„	plecarea	Joi	„	15	p. m.
CONSTANȚA	sosirea	Vineri	„	7.30	dim.

INFORMAȚIUNI ȘI BILETE LA

BIROUL DE CĂLĂTORI AL S. M. R.

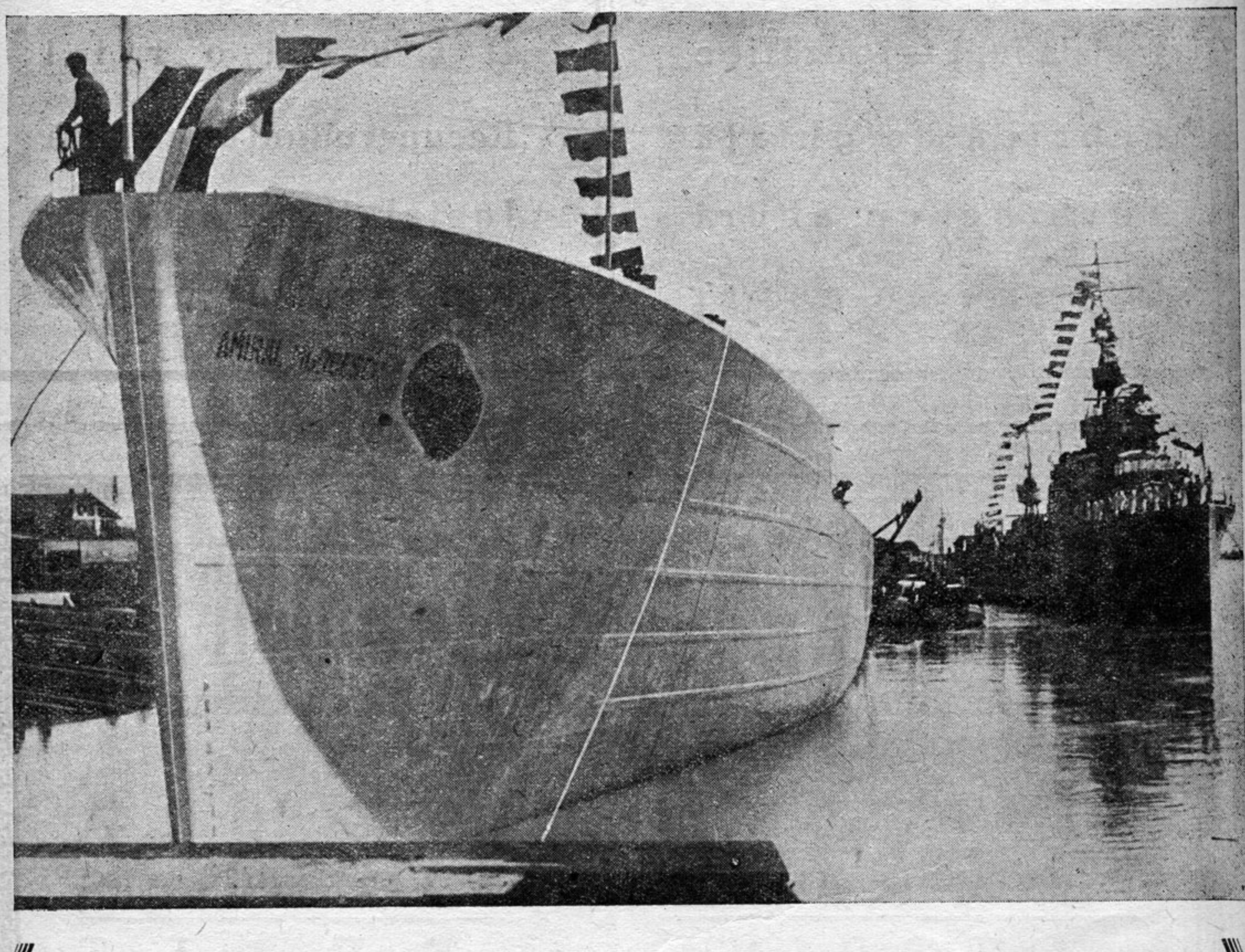
B-DUL TAKE IONESCU No. 1 — TELEFON 3.22.61

ȘI LA PRINCIPALELE BIROURI DE VOIAJ DIN BUCUREȘTI ȘI PROVINCIE

●● LA CERERE SE TRIMIT PROSPECTE GRATUIT IN TOATĂ ȚARA ●●

ȘANTIERELE NAVALE GALAȚI

Direcțiunea Generală
B U C U R E Ș T I
Str. Vasile Alexandri 4
Tel. 240.16



VASE DE RĂSBOI * VASE COMERCIALE

Șantierele
G A L A Ț I
Str. Arsenalului 4
Tel. 27.65